Navigation Intérieure

Quinzième Brochure

d'Auguste MAHAUT

sur les

Transports par Eau

Dédiée à M. MILLERAND, Ministre des Travaux Publics

1909

PRIX : UN FRANC

BOURGES

TYPOGRAPHIE ET LITHOGRAPHIE DE M. H. SIRE

Rue des Armuriers (6 bis, cour de l'Oratoire)

1909

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b. -
1097

Navigation Intérieure

Quinzième Brochure

d'Auguste MAHAUT

sur les

Transports par Eau

Dédiée à M. MILLERAND, Ministre des Travaux Publics

1909

PRIX : UN FRANC

BOURGES

TYPOGRAPHIE ET LITHOGRAPHIE DE M. H. SIRE

Rue des Armuriers (6 bis, cour de l'Oratoire)

—

1909

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

Bien affectueux hommage de l'auteur à Monsieur le Général Bigotte avec son meilleur souvenir et ses sentiments reconnaissants pour l'intérêt qu'il porte à la navigation intérieure française pouvant s'unir un jour à la navigation intérieure italienne

Auguste Mahaut

RENSEIGNEMENTS

Entre 1870 et 1875, à l'époque où les chemins de fer, en se multipliant de plus en plus pour la prospérité du pays, avaient fait naître la formidable erreur qu'ils pourraient suffire à tous ses besoins et que la navigation intérieure pouvait être considérée comme quantité négligeable, j'ai pensé tout autrement, je me suis installé au chevet de cette navigation agonisante dans le Centre de la France notamment, et j'ai aussitôt publié brochure sur brochure, offrant une peinture de la situation de la batellerie, et éclairé tous les corps constitués sur la nécessité de procéder à sa convalescence d'abord et à sa guérison complète ensuite.

C'est ainsi que ma 1re Brochure publiée en 1874/1875 a été offerte à M. Girerd, alors député de la Nièvre.

— 2e — 1876 a été offerte à la Chambre de Commerce de Roanne.

— 3e — 1877 a été offerte à la Chambre de Commerce de Paris.

— 4e — 1879 a été offerte à la Chambre des Députés et au Sénat comme à l'opinon publique.

— 5e — 1899 pour combattre le Projet de Loire navigable.

— 6e — 1899 s'adressait aux Conseils généraux des 25 départements intéressés à la voie navigable de Briare à Nantes.

— 7e — 1900 *La Lumière faite sur l'équivoque de la Loire navigable.*

— 8e — 1900 Des Transports : *Fleuves et Canaux*, a été offerte à la Commission d'enquête pour la réorganisation des transports français.

— 9e — 1900 *Le dernier mot*, a été offerte au Congrès national des travaux publics français.

— 10e est représentée par les 23 numéros de mon ancien journal : *La Navigation par les Canaux, dont la plupart sont aussi de véritables brochures.*

— 11e publiée en 1907 *Le Canal de Berry en danger de mort et les moyens de le sauver.*

— 12e — 1908 *La Voie navigable de Briare à Nantes*, soit la 5e question traitée par Auguste Mahaut à la Commission interdépartementale des voies navigables du Centre, sous la présidence de M. Hervet, à Bourges, le 7 juillet 1908.

— 13e — 1909 *Le Canal des 2 mers de Marseille à Nantes et les Canaux du Berry*, d'après les communications faites par Auguste Mahaut au Congrès de Clermont à l'Association française pour l'avancement des sciences.

La 14e : Proposition d'union à la Société de propagande dans le but d'unir à elle la Société de la Loire navigable pour hâter la solution de la voie navigable de Briare à Nantes au moyen d'un canal latéral au fleuve.

Enfin la présente brochure porte le nombre à 15 et peut-être ce ne sera pas la dernière.

SOMMAIRE

de cette Quinzième Brochure

1. Lettre de M. Auguste Mahaut à M. Millerand, Ministre du Commerce, le..... 10 février 1900
2. Lettre de M. Auguste Mahaut à M. Millerand, Ministre du Commerce, le..... 17 mai 1900
3. Lettre de M Auguste Mahaut à M. Millerand, Ministre du Commerce, le..... 1er novembre 1900
4. Lettre de M. Auguste Mahaut à M. Baudin, Ministre des Travaux publics, le..... 20 décembre 1903
5. Lettre de M. Auguste Mahaut à M. Millerand, ancien Ministre du Commerce, le..... 20 décembre 1903
6. Lettre adressée par M. Auguste Mahaut à M. Audiffred, Sénateur de la Loire et Président de la Société de propagande pour l'achèvement du réseau français des canaux et voies navigables, dans la nuit du..... 9 au 10 octobre 1906
faisant connaître, entre beaucoup d'autres choses, les 14 tentatives faites par Auguste Mahaut auprès de M. Linyer, Président du Comité central de la Loire navigable, pour faire l'union des deux camps pour obtenir plus rapidement la voie navigable de Briare à Nantes au moyen d'un canal latéral, soit aussi l'*Une des mille et une nuits* d'Auguste Mahaut, mentionnées sur la couverture de son journal : *La Navigation par les Canaux*.
7. Lettre adressée par M. Ch. Brunellière, armateur et Conseiller municipal, membre du Conseil supérieur de la Navigation maritime, à M. Auguste Mahaut, le..... 23 juin 1909
8. La conférence faite à la Mairie de Nantes par Auguste Mahaut, le..... 30 juin 1909
9. Les 3 articles du *Populaire* de Nantes des 30 juin, 1er et 2 juillet, parlant de la conférence. (Un rédacteur du *Populaire* y assistait spécialement.)
10. L'article de l' « Express de l'Ouest » de Nantes du..... 2 juillet 1909
intitulé : *Un Comité qui retarde*.
11. Réponse d'Auguste Mahaut à l' « Express de l'Ouest », le..... 3 juillet 1909
12. Pour les Annales de la navigation intérieure : *Sur les bords de la Loire*.
Protestation des Maires des communes riveraines des travaux dits d'amélioration de la Loire..... 13 août 1909
13. Lettre adressée par M. Auguste Mahaut à M. le Président du Conseil Général de Maine-et-Loire le..... 22 août 1909
14. Lettre adressée par M. Auguste Mahaut à M. Millerand, Ministre des Travaux publics, le..... 9 septembre 1909
15. L'article du journal « Le Pays Bleu », d'Angers, du..... 26 septembre 1909
16. Réponse d'Auguste Mahaut au dit journal « Le Pays Bleu » le.. 8 octobre 1909
17. Lettre adressée par M. A. Mahaut à M. le Président de la Chambre de Commerce de Saumur, à propos du XIXe Congrès de la Loire navigable.
18. Retour vers le passé. — Machine en arrière jusqu'en 1899.

Copie de lettre n° 34

Lettre adressée par Auguste MAHAUT, Agent de navigation à Marseilles-les-Aubigny, à M. MILLERAND, Ministre du Commerce et de l'Industrie.

J'ai tellement souhaité et sollicité une Commission s'occupant des voies navigables, qu'aussitôt que j'ai appris sa naissance, je me suis empressé d'écrire à M. le Ministre du Commerce et de l'Industrie la lettre suivante :

Marseilles-les-Aubigny, le 10 Février 1900.

Monsieur MILLERAND,

Ministre du Commerce et de l'Industrie,

PARIS.

Au nom du commerce, de l'industrie, de la batellerie, au nom des vrais intérêts français, et j'ajouterais, en mon nom propre, si je n'étais pas une fourmi travailleuse à travers cet ensemble, je viens vous remercier de l'importante, heureuse, excellente initiative que vous venez de prendre en formant une commission chargée d'établir le classement par ordre d'urgence, des extensions ou améliorations à réaliser sur le réseau des voies ferrées et de navigation, pour assurer aux divers centres industriels leurs approvisionnements en matières premières et pour faciliter leurs exportations.

Cette commission sera considérée par le pays comme le meilleur acheminement vers le but que cherchent à atteindre tous les hommes de progrès, soit l'extension de notre marine marchande et l'accroissement d'importance de nos ports de mer par les moyens rendus plus économiques et nos transports intérieurs.

Si je me permets très humblement de m'adresser à vous, directement, Monsieur le Ministre, c'est que j'ai toujours vécu au milieu des questions transports et que par suite de mes écrits en faveur des canaux, je crois pouvoir, en quelque sorte, d'après les nombreux encouragements que je reçois de continuer à exprimer mes pensées de la part du commerce, de l'industrie et de la navigation, je crois pouvoir, dans une certaine mesure, me faire l'interprète du sentiment général.

C'est peut-être une grande hardiesse de ma part, de prendre la parole auprès de vous, Monsieur le Ministre, mais j'ai pour excuse le degré de patriotisme qui me pousse à dire ce que je pense; c'est ce qui me faisait écrire, le 3 septembre dernier, à M. Mazoyer, notre éminent ingénieur en chef, à propos de la Loire et du canal latéral:

« Je sens si fortement tout cela que je ne pourrai m'em-
» pêcher de chercher à communiquer dans toutes les
» sphères et surtout dans la haute, la foi qui m'anime,
» le feu, l'ardeur qui me poussent en faveur des canaux
» qui seuls peuvent relever le niveau d'un grand pays
» comme le nôtre au point de vue des transports ».

Ce sont ces sentiments qui m'ont dicté les lettres que j'ai écrites à MM. Mesureur, Aynard, Audiffred, députés; à M. Guyot, sénateur du Rhône; à M. Captier, secrétaire du syndicat de la marine et beaucoup d'autres hommes d'importance à propos des questions:

Loire et canal latéral à la Loire,
Rhône et canal latéral au Rhône,

en attendant que je parle bientôt des canaux comme je l'ai indiqué par le sommaire de ma petite brochure blanche que j'ai l'honneur de vous adresser avec ma brochure contre l'idée de la Loire navigable, ainsi que les deux brochures de mon honorable ami et allié, M. E. Pergeline, ancien Président du Tribunal de commerce de Nantes, ancien membre de la Chambre de commerce de

la même ville, qui connaît comme moi la Loire depuis quarante ans, et qui sait comme l'écrivain et tous les hommes pratiques, qu'alors même qu'elle pourrait être améliorée, elle ne représenterait jamais la voie navigable à bon marché, pouvant donner satisfaction aux intérêts généraux et aux ports de Nantes et Saint-Nazaire en particulier, tandis que le canal latéral à la Loire a fait ses preuves de Roanne jusqu'à Briare (250 kil.) de la façon la plus avantageuse et qu'il ne s'agirait que d'opérer son prolongement naturel depuis Briare jusqu'à Nantes.

Je vous demande pardon, Monsieur le Ministre, de cette sortie relative à cette question spéciale dont il est tant parlé aujourd'hui et pour en revenir à cette commission que vous avez formée et qui doit jouer un rôle si important dans l'avenir, vous comprendrez, facilement, Monsieur le Ministre, la joie que j'ai éprouvée en lisant dans le journal *La Navigation*, un article intitulé:

L'organisation des transports français,

dont le dernier paragraphe:

La Commission d'enquête a décidé, en outre, de recevoir, après le dépouillement des réponses au questionnaire, les dépositions des personnes qui désireraient être entendues, m'a été particulièrement agréable, car je demanderai la permission de compter au nombre de ces dernières, en compagnie, sans doute, d'hommes en situation de faciliter la tâche de la Commission.

Dans l'espoir de m'accréditer dans votre esprit, Monsieur le Ministre, j'ai l'honneur de vous adresser sous ce pli copie de la lettre qu'a bien voulu m'écrire M. l'ingénieur en chef Mazoyer, le 28 août dernier, avec la réponse que j'y ai faite le 3 septembre.

Vous pouvez être assuré, Monsieur le Ministre, que le pays tout entier vous sera reconnaissant de la décision que vous avez prise et la preuve vous en sera donnée par les réponses qui seront faites au questionnaire envoyé aux corps autorisés par cette commission, et comme per-

sonnellement j'ai souhaité énormément une semblable commission, j'ai le devoir et je veux être l'un des premiers à vous en exprimer de la reconnaissance.

C'est un grand pas de fait dans la marche des affaires et du progrès.

Je vous prie de vouloir bien agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments dévoués et respectueux et mes plus sincères salutations.

AUGUSTE MAHAUT.

Copie de lettre n° 86

Auguste MAHAUT

Membre de la Société d'encouragement pour le commerce français d'exportation

A

Monsieur MILLERAND

Ministre du Commerce

Marseilles-les-Aubigny, le 17 Mai 1900.

Monsieur MILLERAND,

Ministre du Commerce et de l'Agriculture,

PARIS.

Je suis heureux d'avoir été l'un des premiers, le premier peut-être, à vous remercier de l'excellente initiative que vous avez prise en formant une Commission chargée de l'étude de nos voies de communication, d'avoir prophétisé que le pays tout entier vous en serait reconnaissant et que la preuve vous en serait donnée par les réponses faites au questionnaire de la Commission.

Vous savez si les représentants des intérêts généraux ont répondu avec empressement à ce questionnaire et si j'ai pensé juste.

Aujourd'hui, je me fais un devoir et un plaisir, Monsieur le Ministre, de vous offrir, ainsi qu'à Monsieur le Président et Messieurs les Membres de la Commission d'enquête du Conseil supérieur du Commerce, le fruit de mon expérience et de mon labeur, en vous adressant, pour être transmis à la Commission d'enquête, un ouvrage, ou du moins la première partie d'un ouvrage, intitulé :

DES TRANSPORTS. — Fleuves et canaux

J'ai la croyance, pour ne pas dire la conviction, qu'il correspond au sentiment national et que la Commission le prendra, comme vous-même, en considération pour faire exécuter le programme qu'il comporte le plus tôt possible.

Le champ d'action de la Commission est vaste. Le terrain est bon, elle aura le moyen d'exercer son activité en choisissant les meilleures graines parmi toutes celles qui lui ont été présentées et je reste convaincu qu'avec de l'étude et de la bonne volonté, elle donnera au pays toute la satisfaction qu'il en attend.

Je vous prie, d'agréer, Monsieur le Ministre, mes civilités les plus respectueuses et les plus empressées.

AUGUSTE MAHAUT.

P. S. — J'espérais pouvoir vous faire mon expédition bien plus tôt, mais j'ai beaucoup de choses à mener de front et je ne peux me consacrer aux questions d'ordre général qu'après l'accomplissement de mes devoirs envers la Société de navigation sur les canaux du Centre.

J'espère pouvoir vous adresser la fin de mon travail vers fin courant, du reste les canaux qui s'y trouvent expliqués sont moins pressés que ceux de la première partie.

Copie de lettre n° 39

Marseilles-les-Aubigny, le 1er Novembre 1900.

Monsieur LE MINISTRE

du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes,

PARIS.

Je regretterai toujours de ne pas avoir sollicité de votre bienveillance une audience, si courte qu'elle aurait pu être, pendant que vous étiez dans la Nièvre, à Pougues-les-Eaux. Si jamais une pareille bonne occasion se représente, je ne manquerai pas de le faire.

Je ne vous écrirai pas longuement parce que vous connaissez en substance les questions qui m'intéressent. Je viens de les résumer dans une lettre à laquelle j'ai joint quelques documents que j'adresse à M. l'ancien Ministre Lebon et que vous trouverez sous ce pli ; mais je prends plaisir à vous confirmer mes lettres des 10 février et 17 mai démontrant que j'avais senti, apprécié, tous les bons effets que l'on pouvait attendre de la Commission que vous avez le mérite d'avoir fondée, et, après avoir constaté avec quelle unanimité les corps constitués ont répondu par un commun empressement à son questionnaire, on peut aujourd'hui applaudir aux résolutions qu'elle vient de prendre pour l'amélioration de nos moyens de communication dans leur ensemble.

Je n'ai qu'un regret à exprimer, relatif à la mise à grande section des trois branches du canal de Berry qui ne figure pas au programme. Toutefois on a assuré son alimentation par le canal de Moulins à Sancoins dont je crois avoir fait ressortir l'utilité il y a vingt-quatre ans.

Quant à la Loire navigable, la question va entrer dans une autre phase : il s'agira maintenant de songer au moyen de la rendre navigable, et comme on n'en trouvera pas, — l'avenir dira si je me trompe, — nous finirons par obtenir la voie navigable de

Briare à Nantes, la seule possible et excellente à la fois, au moyen d'un canal.

C'est en pensant ainsi que je m'explique la prise en considération par la Commission de la navigabilité de la Loire.

Je vous prie de vouloir bien agréer, Monsieur le Ministre du Commerce, les civilités les plus respectueuses et les plus empressées d'un patriote et ami des canaux.

AUGUSTE MAHAUT.

Copie de lettre n° 61

Auguste MAHAUT

Fondateur de la Société de propagande pour l'achèvement du réseau français de canaux et voies navigables

A

Monsieur PIERRE BAUDIN

Ministre des Travaux publics,

le 20 décembre 1903, avant-veille du dîner des Nautes au Palais d'Orsay.

Marseilles-les-Aubigny, le 20 Décembre 1903.

Monsieur PIERRE BAUDIN,

Ministre des Travaux publics,

Député de l'Ain,

PARIS.

Le 3 juillet 1901, je suis revenu de Bretagne exprès pour assister au dîner des Nautes le lendemain, prévoyant que cette réunion d'hommes politiques et de navigation devait m'intéresser vivement et, de fait, je m'en suis bien trouvé, ainsi que je l'ai expliqué dans mon numéro 19 de *La Navigation par les canaux.*

Le 23 novembre de la même année, j'ai eu l'honneur, alors que vous étiez Ministre des Travaux publics, de conférer avec M. Leynaud, l'un des chefs de votre cabinet, et de lui exposer le comité que je me proposais de constituer et que je jugeais seul capable de rendre à la France le rang qui lui convient en navigation.

Ce comité, que j'ai longuement préparé, j'ai eu le bonheur de le constituer d'abord provisoirement et ensuite définitivement pendant l'année courante.

Dans la séance du 24 juin dernier, il a pris le nom, au Musée social, de:

Société de propagande pour l'achèvement du réseau français de canaux et voies navigables.

Notre Société, née d'hier, est déjà puissante par le nombre et encore davantage par la valeur des unités qui dépassent actuellement le chiffre de 100.

Le 4 juillet 1901, j'ai applaudi votre discours, au dîner des Nautes, tendant à faire comprendre combien le développement de nos moyens de transport par eau était nécessaire à la prospérité d'un peuple et je me suis réjoui des bonnes dispositions que vous avez manifestées dans cet ordre d'idées, de même que la France doit vous être reconnaissante du programme de grands travaux que vous avez présenté au Parlement, qui a compris, en le votant, que les 700 millions que vous aviez mis en ligne n'étaient pas exagérés.

Moi, je le jugeais insuffisant, mais je me disais: « Ce programme est bon en attendant un complément ».

Cependant, le Sénat a cru devoir le réduire à 293 millions; je le lui pardonne, parce qu'à son point de vue il ne pensait pas pouvoir mieux faire tout en ayant l'intention; mais c'est continuer le système des petits paquets qui perdent un temps précieux et qui ne donnent satisfaction qu'à quelques régions, alors que les déshérités ont les mêmes droits.

Moi, j'estime que l'on doit aborder de front les insuffi-

sances, les lacunes et les imperfections de notre navigation, et qu'il faut marcher sur un plan général bien conçu, bien étudié, bien trituré et ensuite passer à l'exécution. J'estime que les transports par eau à bon marché représentent le pain quotidien du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, et que nos canaux, qui étaient déjà dans un état lamentable au moment où nous avions porté 1.250 millions à Panama, avaient droit de priorité sur une affaire qui, en admettant qu'elle réussisse comme exécution, ne devait donner de résultats satisfaisants qu'aux yankees; nous avions là, je crois, davantage obéi à notre tempérament qu'à la froide raison.

Dans mon numéro 9, j'ai estimé à 1.200 millions le chiffre nécessaire à la navigation française de demain, ils auraient été infiniment mieux placés chez nous qu'en les abandonnant au nouveau continent. Je n'ai pas l'intention de récriminer sur un fait accompli dont il faut savoir prendre son parti, mais, pour l'avenir, je dis qu'il vaut mieux prévoir que déplorer. Voir ce que j'ai écrit dans **L'idée de la Loire navigable, en 1899.**

Pour en revenir, Monsieur le Ministre, à votre programme de 700 millions, cruellement rogné par le Sénat, je crois que c'est vous qui avez raison et que, par ce fait, vous accorderez toute votre sympathie à notre Société de propagande pour l'achèvement du réseau français de canaux et voies navigables.

D'autre part, nous estimons aussi, je le pense, l'un comme l'autre, que les moyens de transport par eau ont les mêmes droits à la sollicitude de l'Etat que les voies de fer.

Dans notre Société, la discussion restera largement ouverte à toutes les compétences et, d'après sa composition actuelle qui donne un chiffre supérieur à 100 souscriptions, nous possédons tous les éléments de réussite, mais votre concours nous serait des plus précieux et j'espère que, vu l'importance et la noblesse du but, vous consentirez à prendre une place dans nos rangs, afin de

faire triompher tous ensemble la cause de la vérité et des vrais intérêts français.

M. de Bovet, président du dîner des Nantes, qui appartient à notre première commission, vous exposera, dans un langage plus éloquent que je ne saurais le faire, tous nos desiderata, qui sont les vôtres, et si vous deveniez notre allié, nous avancerions encore plus vite dans la voie du progrès et pour le bien du pays.

Avec cette confiance, je vous prie de vouloir bien agréer, Monsieur le Député, en attendant le plaisir de vous entendre mardi prochain, mes civilités les plus respectueuses et les plus empressées.

AUGUSTE MAHAUT.

P.-S. — Quant à la Loire navigable, j'ai expliqué bien souvent pourquoi elle ne peut pas le devenir et j'ajouterai qu'on perd de vue la question fondamentale en cherchant toujours à savoir si elle peut ou ne peut pas être rendue navigable, alors que même si on pouvait la rendre navigable elle ne pourrait jamais l'être régulièrement et de façon à concurrencer le chemin de fer d'Orléans.

Plus tôt on fera le canal latéral à la Loire depuis Briare jusqu'à Nantes, plus tôt l'Ouest de la France bénéficiera de la voie navigable dont l'urgence est reconnue par tous.

Je prends plaisir à vous adresser par ce courrier, Monsieur le Ministre, mes numéros 10 et 19 de *La Navigation par les canaux.*

Copie de lettre n° 61

Auguste MAHAUT

Fondateur de la Société de propagande pour l'achèvement du réseau français de canaux et voies navigables

A

Monsieur MILLERAND

Ancien Ministre du Commerce,

Député de la Seine.

Marseilles-les-Aubigny, le 20 Décembre 1903.

Monsieur MILLERAND,

Ministre du Commerce,

PARIS.

Depuis la lettre que j'ai eu l'honneur et le plaisir de vous adresser le 10 février 1900, en m'adressant alors à M. le Ministre du Commerce et de l'Industrie, pour le remercier et le féliciter d'avoir donné naissance à une commission d'enquête du Conseil supérieur du commerce et de l'industrie que je prévoyais de voir rendre de grands services à notre navigation intérieure, la fourmi travailleuse n'a pas cessé de travailler avec ardeur et une confiance toujours soutenue, au relèvement de notre navigation, à l'achèvement de notre réseau de canaux qui doit influer plus tard d'une façon si avantageuse sur les destinées de la France.

Le vieux marinier s'est fait journaliste le 1er mai 1902 pour arriver plus vite à la réalisation de ses espérances, et avec son journal et tous ses écrits du passé aidant, il a eu le bonheur de pouvoir constituer définitivement une Société de propagande pour l'achèvement du réseau français de canaux et voies navigables.

Son bureau est composé d'hommes compétents, dévoués et haut placés, inspirant toute confiance à l'élément intelli-

gent du pays. La politique n'y joue aucun rôle, il y a des patriotes dans tous les partis, et la meilleure des politiques est, à mon sens, de donner de bonnes solutions aux questions économiques; c'est ainsi que j'ai pu placer les uns à côté des autres des hommes qui n'avaient pas l'habitude de s'y rencontrer.

La commission d'enquête, à laquelle vous avez donné le jour au commencement de 1900, avait adopté, dans son programme d'octobre 1900, le canal de Moulins à Sancoins et le canal de la Loire au Rhône parmi les travaux de première utilité à construire et je m'étais empressé de vous en faire connaître ma satisfaction par ma lettre du 1er novembre 1900.

Le programme des grands travaux présenté par M. le Ministre des Travaux publics Baudin au Parlement, les comprenait également.

Le Sénat a cru devoir les éliminer, c'est infiniment regrettable; ils s'imposent tellement que je ne les considère qu'ajournés, d'autant plus que notre Société de propagande les comprendra dans le tableau D que je lui ai présenté, comme formant le complément des tableaux A, B, C, établis par le Sénat.

Je prends plaisir à vous adresser, Monsieur le Député, mes numéros 9, 10, 13 et 19 de mon journal *La Navigation par les canaux*. Par mon numéro 9, j'indique nos maladies; par mon numéro 10, j'indique le remède. Mon numéro 13 fait connaître l'insuffisance de nos moyens de transport et le compte rendu de ma première réunion à l'Hôtel Moderne, à Paris. L'extrait de mon numéro 14 fait connaître mes conclusions sur un certain nombre de voies navigables, et mon numéro 19 donne le quatrième tableau (tableau D), qui, dans mon esprit, doit former le complément des travaux à exécuter pour obtenir un réseau complet et indispensable à notre époque.

J'espère, Monsieur le Député, qu'après m'avoir lu, vous consentirez à prendre une première place dans les rangs de la Société de propagande; vous faciliterez ainsi notre

œuvre de prospérité nationale, autour de laquelle se sont déjà rangés les représentants des forces vives du pays.

Si vous me le permettez, j'aurai l'honneur de vous présenter mes civilités respectueuses et empressées mardi soir, au dîner des Nautes, ce que je fais par la plume en terminant la présente.

AUGUSTE MAHAUT.

Copie de lettre n° 85

Nuit du 9 au 10 Octobre 1906

Monsieur AUDIFFRED,

Sénateur de la Loire,

Président de la Société de propagande pour l'achèvement du réseau français des canaux et voies navigables,

à SAINT-PIERRE-LES-NOAILLES.

CHER MONSIEUR,

J'ai bien reçu, à la suite de mes lettres des 22 et 24 septembre, vos deux estimées, datées toutes les deux du 25 du même mois, auxquelles j'aurais voulu répondre à lettre lue, mais il y a des périodes où je suis complètement pris par mon mouvement de navigation et de transit qui comporte des questions multiples avec beaucoup de soins et de détails.

Je vous remercie, cher Monsieur, d'avoir remis à M. Barattier mes lettres indiquant des corrections que j'ai cru devoir signaler sur l'épreuve du compte-rendu de notre Assemblée générale du 4 juillet ; j'espère que cette brochure est sur le point de sortir de l'imprimerie et que M. Caquet, notre secrétaire général, va aussitôt en faire la distribution à MM. nos Sociétaires d'abord, à MM. les Sénateurs, Députés, Conseillers généraux ensuite. En ce qui me concerne, il me sera agréable de recevoir tout ce que l'on pourra m'envoyer, car étant donnée ma correspondance étendue, je connais les endroits où elle pourra produire toute son efficacité.

Je crois qu'un large tirage sera de circonstance.

Dans votre première vous me dites :

« Vous vous prononcez contre la Loire navigable avec une profonde conviction et, comme M. Tassin, vous voudriez qu'on en finît avec les essais dès maintenant ; cela n'est pas possible.

» Ce n'est pas avec des affirmations différentes qu'on arrivera à une solution, les opinions contraires se maintiendront avec une égale énergie ; pour en finir, il faut le résultat definitif de l'expérience. »

Je me suis toujours prononcé contre les essais, étant parfaitement certain qu'ils ne pourront que retarder l'établissement du canal latéral :

1° Parce que j'ai étudié la Loire sur le vif, sous tous ses aspects, durant douze ans à la conduite de mes différentes flottilles où j'ai vu tous les cas, et des bien mauvais, représentés. Dans l'étude que j'ai faite, j'y étais énormément intéressé, non seulement comme patron, mais aussi comme marinier, ayant conduit des bateaux moi-même, et j'ai pu constater qu'en dehors de tous ses caprices, de toutes ses incohérences, de son manque d'eau, le fleuve n'avait pas de lit. Or, on veut améliorer son lit, on ne peut pas améliorer une chose qui n'existe pas.

En ce qui me concerne pour le surplus (Voir l'idée de la Loire navigable et mes divers ouvrages) ;

2° Vers 1825, les ingénieurs de l'époque se sont prononcés sur la navigabilité du fleuve et ils ont conclu à l'impossibilité d'une navigation régulière.

3° Depuis on a fait des digues à Fourchambault, à Châtillon-sur-Loire, à Orléans, Tours, Saumur. Toutes les tentatives ont échoué, ce qui n'a surpris aucun marinier.

4° De la Haute à la Basse-Loire, des protestations, émanant des riverains, des négociants, des mariniers, se sont manifestées.

A ce propos, je vous prie de revoir mes deux lettres des 21 et 29 janvier 1902 qui contenaient :

La première, neuf pétitions partant du haut et finissant à Tours; la deuxième, partant de Tours et finissant à Nantes.

Soit dix-huit pétitions condamnant le projet de Loire navigable et réclamant le canal latéral.

5° Le 28 août 1901, le Conseil Général d'Angers, bien inspiré par un de mes alliés, M. le comte de Rougé, a prudemment sauvegardé les intérêts de son département en refusant les crédits que lui demandaient les Comités de la Loire navigable. (Voir ma circulaire dans mon n° 5, page 20.)

6° Si vous voulez bien relire les pages n°s 34, 35, 36, 37 de mon journal n° 4 et les pages 24 et 25 de mon n° 5, vous y verrez que soixante municipalités et des milliers de commerçants ont protesté contre les essais, que ces municipalités et commerçants sont compris entre la Maine et Nantes et réservent tous leurs droits pour les dégâts et préjudices que pourront causer les essais aux riverains.

7° J'ai eu l'honneur de vous informer récemment que les mariniers naviguant sur les rivières et canaux de l'Ouest se sont groupés et ont constitué l'« *Union syndicale des mariniers de l'Ouest* » qui ont protesté contre les essais. Cette Société nouvelle a délégué un certain nombre de ses membres pour faire des sondages en juillet dernier, qui ont fait l'objet d'un rapport absolument défavorable au projet de la Loire navigable.

8° Quand on poursuit un but et qu'on croit avoir quelques chances de succès, on est ordinairement entouré d'hommes compétents dans la question que l'on veut faire triompher. Eh bien ! dans les congrès et les banquets de la Loire navigable y trouvons-nous des vrais représentants de la navigation ? Non ! Où sont-ils ? Dans les rangs de la Société de propagande.

L'ÉVIDENCE NIÉE

L'évidence est que les hommes n'ont jamais pu rendre la Loire navigable :

A Fourchambault sur un kilomètre,
A Châtillon-sur-Loire sur 2 kilomètres,

De Combleux à Orléans sur 6 kilomètres,
pas plus que l'on a pu rendre le Cher navigable.

Quant à la partie du fleuve la plus basse et la plus profonde (section Nantes-Angers) de la Maine à Chalonnes, un petit vapeur de 17 mètres de long sur 3 mètres de large et 0 m 60 d'enfoncement n'a pu traverser 14 kilomètres sans toucher trois fois, bien que deux années aient déjà été consacrées à y creuser un chenal.

L'évidence est qu'un canal latéral existe depuis Roanne jusqu'à Briare, qui permet la circulation aux péniches de 300 tonnes à 1 m 80 d'enfoncement à *un centime la tonne kilométrique* et qui est bien le meilleur avocat de notre cause, bien qu'il soit muet.

Il y a encore une évidence que je vous ai signalée par ma lettre du 8 octobre 1902, c'est que tous les Comités de la Loire succomberont devant l'une des forces suivantes :

Ou devant la Commission technique, qu'ils ont instituée, qui fera reconnaître l'impossibilité de rendre la Loire navigable de Nantes à la Maine ;

Ou devant le vote des Chambres ;

Ou devant les difficultés naturelles du fleuve, qu'ils ne pourront vaincre.

Et j'ajoutais :

« En attendant ils persistent dans la façon de procéder qu'ils ont employée jusqu'ici, c'est-à-dire qu'ayant eu tort depuis le commencement, ils tiennent à avoir tort jusqu'à la fin. »

Je répète aujourd'hui :

Oui, ils veulent avoir tort jusqu'à la fin malgré les quatorze tentatives que j'ai faites directement ou indirectement pour faire comprendre à M. le Président du Comité central de la Loire navigable, M. Linyer, pour lui faire comprendre qu'il n'y avait que le canal latéral pour donner à l'Ouest de la France la voie navigable qui lui manque encore en 1906, après avoir été votée par les pouvoirs publics en 1836 et comprise dans le programme de M. de Freycinet en 1879.

Ces quatorze tentatives, mon cher Monsieur Audiffred, vous les trouverez comme suit :

La 1re à la page 58 de ma brochure « L'idée de la Loire navigable combattue par Auguste Mahaut » (3e édition) ;

La 2e dans ma lettre à M. Linyer, en date du 21 juin 1899, que vous trouverez sous pli ouvert ;

La 3e dans une lettre que j'adressais à M. Pergeline, ancien président du Tribunal de Commerce de Nantes, le 29 juin 1899, que vous trouverez également sous pli ouvert ;

La 4e encore à la page 58 de « L'idée de la Loire navigable » où j'ai été faire une visite à M. Linyer, le 30 juin 1899, à son domicile à Nantes ;

La 5e dans ma proposition unique expliquée page 29 de ma neuvième brochure intitulée « Le dernier mot » et reprise par mon ami M. Janin, cette année, dans les négociations qu'il a engagées avec M. Linyer, président du Comité central de la Loire navigable ;

La 6e consiste en une lettre que j'adressais, le 13 septembre 1901, à M. le baron d'Estournelles, député de la Sarthe, après avoir ébranlé ses convictions sur le projet de Loire navigable au dîner des Nautes de juillet 1901, le priant d'accepter la présidence pour la formation d'un Comité d'union des deux camps.

Sa réponse ne m'a pas déplu, mais il a terminé sa lettre en me disant :

« Je travaillerai à l'unisson des compétences d'une bonne foi comme les vôtres et de toutes celles que je connais en sens inverse, mais je ne prendrai pas une place qui convient à d'autres qu'à moi. »

La 7e a été ma lettre adressée, le 25 septembre 1901, à MM. les Présidents des Comités de la Loire navigable réunis en assemblée générale à Saumur, le 25 même mois, à la suite de l'échec que leur a fait éprouver le Conseil Général de Maine-et-Loire, le 28 août même année, et que vous trouverez sous pli ouvert ;

La 8e dans ma lettre du 1er octobre 1901 à M. Cholet

secrétaire-archiviste de la Société de la Loire navigable, que vous trouverez sous pli ouvert ;

La 9e dans ma lettre de la nuit du 19 au 20 décembre 1902, pages 16 et 17 de mon journal n° 12 ;

La 10e dans ma communication à M. Pergeline, publiée dans mon n° 12, pages 21, 22, 23.

La 11e dans ma circulaire du 23 janvier 1903 où j'invitais MM. les chefs de la Loire navigable à assister à ma première réunion, Hôtel Moderne, le 7 février, en quantité égale à MM. les chefs des partisans du canal latéral, en vue de former mon Comité ;

La 12e dans ma lettre à M. le président Linyer, du 15 novembre 1903, page 21 de mon journal n° 19 ;

La 13e dans ma lettre à M. Linyer, du 21 novembre 1903. (Voir le n° 21 de la « Navigation par les canaux », page 51) ;

La 14e a été la participation que j'ai prise dans les négociations engagées par M. Janin auprès de M. Linyer, qui ont échoué par les raisons que vous connaissez, expliquées dans la lettre que M. Janin vous a adressée le 3 avril dernier, devant un parti pris évident.

Et pourtant, comme vous le savez encore et comme vous l'a dit M. Janin dans sa lettre, nous avons poussé les concessions, les tentatives de conciliation jusqu'aux plus extrêmes limites en limitant provisoirement la construction du canal latéral jusqu'à Tours, conformément à la proposition de « Mon dernier mot », brochure dont j'ai parlé plus haut.

Refuser cette proposition, c'était nous donner à penser que les Comités de la Loire navigable marchaient sous l'inspiration de la Compagnie des Chemins d'Orléans, ce que les mariniers ne leur ont pas envoyé dire, à Chalonnes, en juillet dernier.

Au surplus, vous savez que M. l'Ingénieur en chef Guénot a été plus sévère que nous dans son jugement vis-à-vis des Comités de la Loire navigable, puisqu'il admet que l'on peut dès maintenant marcher d'accord en demandant la construction du canal latéral depuis Briare jusqu'à Saumur ou à

l'embouchure de la Vienne, alors que nous nous étions contentés d'indiquer d'abord jusqu'à Tours.

Faut-il, pour en terminer sur la Loire et prouver que j'ai autant désiré l'union que j'ai combattu à outrance, par devoir, le projet de Loire navigable, rappeler ici ce que j'écrivais, le 18 février 1900, à M. le Président du Conseil d'administration de la Société de navigation sur les canaux du Centre dont je vous ai donné connaissance par ma lettre du 29 octobre 1901 et que, pour éviter de chercher, je rappellerai ici :

« Vous comprenez, cher Monsieur, mon sentiment sur le Comité. Tout en le combattant par nécessité, je voudrais pouvoir, au lieu de chercher à le désagréger, le faire revivre sous un autre programme, sous une autre impulsion; je voudrais pouvoir concilier M. Pergeline (aujourd'hui le doyen des vieux mariniers) avec M. Linyer, qui serait si capable de plaider de bonnes causes et qui n'a que le tort d'employer tout son talent à la plus mauvaise, sans le savoir.

» S'il a le courage suprême d'avouer qu'il s'est trompé, il sera loué par le monde commercial et industriel et pardonné par ses adversaires les hommes pratiques.

» S'il persiste dans son erreur, il sera moralement responsable devant l'histoire d'avoir cherché à entraîner l'opinion, envers et contre toute logique, dans un projet utopiste. »

Je me suis prononcé contre les essais, oui, parce que je suis absolument sûr qu'ils finiront piteusement, et le petit vapeur « Léon-Bureau », qui a touché trois fois le fond du chenal le 29 juin, ne fait que donner plus de force à mes arguments, à mes démonstrations; mais du moment que je n'ai pu les empêcher, les essais, que les fonds pour les exécuter ont été votés, ma conclusion est qu'on fasse agréer par le Ministère des Travaux publics et les deux Chambres la déclaration de M. l'Ingénieur en chef Cuénot et la résolution prise en fin de séance de notre Assemblée générale du 4 juillet dernier. Dans l'état de choses actuel et des esprits, c'est tout ce qu'il y a de plus logique, de plus pratique, pour obtenir le prolongement de Briare à Nantes du canal latéral existant déjà depuis Roanne à Briare.

La partie de Briare à Saumur de suite, et nous en serons quittes pour attendre 2 ou 3 ans les résultats non seulement inutiles, mais nuisibles des essais entrepris.

CANAUX DE L'EST.

A propos des canaux de l'Est nous sommes d'accord, les canaux qui existent ont été très négligés, c'est ce qui m'a fait adresser trois lettres à M. le Président de la Chambre de Commerce de Besançon, dont l'une figure à la page 20 de mon journal n° 21, numéro qui reproduit votre discours du 14 décembre 1903, de MM. Constant, Perronneau, pour les canaux du Berry, de M. Marc Réville, député du Doubs, sur les imperfections du canal du Rhône au Rhin. Il y a tant de points qui souffrent que, nous devons être constamment sur la brèche, je m'en occupe au fur et à mesure après la journée d'affaires finie. Ainsi j'ai sous les yeux une lettre du 4 septembre de M. le Vice-Président de la Chambre de Commerce de Troyes où je lis en première page :

« Il est évident que Troyes n'a pas pour les transports de houille des prix aussi avantageux que certaines autres villes qui sont favorisées à cet égard par suite de la proximité d'un canal. Le canal de la Haute-Seine ne peut nous rendre un service utile pour ces transports puisque son défaut de tirant d'eau et les dimensions restreintes de ses écluses empêchent son accès aux grandes péniches à charbon. »

J'ai également sous les yeux une lettre d'un négociant de la même ville, qui m'écrivait le 17 septembre écoulé, me parlant du même canal et de l'utilité qu'il y aurait à relier le canal de la Haute-Seine au canal latéral à la Marne et à exécuter la mise en eau du canal de la Haute-Seine de Troyes à Bar-sur-Seine.

Ils ont raison tous les deux. J'ai répondu à l'une des deux lettres le 17 septembre écoulé et répondrai à la seconde au premier moment disponible. J'ai fait comprendre à ces Messieurs que la Société de propagande a été constituée pour s'occuper de remplir la mission qui porte son nom, de tous

les canaux qui sont à améliorer et à créer, et qu'elle a besoin du concours de tous et surtout de ceux qui sont les plus intéressés ; qu'ils viennent à nous nous faire part de leurs desiderata, que nous connaissons du reste, notre appui leur est acquis d'avance.

Si on a de réels motifs de se plaindre dans l'Est, c'est encore autre chose dans le Sud-Ouest et tout l'Ouest, auxquels nous aurons à penser, aussitôt que notre programme de 325 millions marchera tout seul. Si nous obtenons la garantie d'intérêts par l'Etat que nous sollicitons, avec les meilleures raisons que nous avons à lui donner, cela fera une planche pour le reste.

J'aurais voulu, avec M. Charles Roux, donner satisfaction à toutes les régions souffrantes à la fois par un plan d'ensemble bien étudié, bien trituré, auquel on aurait affecté les *deux milliards* nécessaires à raison de 100 millions par an pendant 20 ans, comme il est dit dans le travail que j'ai adressé à M. Barattier le 25 novembre 1905, mais je comprends que l'opinion et les pouvoirs publics ne sont pas suffisamment préparés à ce chiffre d'emblée, il faut pourtant que nous le décrochions en faisant pénétrer l'idée chaque jour dans les cerveaux intelligents.

Quand j'ai bâti « Fleuves et canaux » en 1900, M. Bajard, président de la Chambre de Commerce de Roanne, n'a pas hésité à me dire qu'il approuvait mes conclusions ; depuis, bien d'autres présidents et membres de Chambres de Commerce l'ont compris comme lui, et avec de la méthode et de l'activité nous réussirons. Pour le moment, nous devons travailler auprès de tous les corps constitués, et notamment des deux Chambres, à faire accepter notre programme avec le principe de la garantie d'intérêts tel que vous l'avez exposé dans le compte rendu que nous recevrons tous bientôt (compte rendu de la Société de propagande).

LES CANAUX DU BERRY

Vous me dites à la troisième page de votre première lettre, à propos des canaux du Berry et du canal latéral à la Loire :

« Je crois, d'autre part, qu'on pourrait supprimer provisoirement la dépense du canal de Nantes à Briare en utilisant les canaux du Berry.

» Avec une assez grande économie on réaliserait ainsi une voie navigable Nantes-Bâle. »

Ceci est à examiner, lors de notre première Assemblée générale de novembre.

Pour l'instant, nous avons un programme bien défini qui comprend toutes les créations utiles au bassin de la Loire, y compris les canaux du Berry ; il ne faut pas, à mon avis, en déroger. Le canal de Briare à Nantes est urgent et ce que nous demandons pour les canaux du Berry est indispensable.

Dans votre P.-S. de votre première lettre on distrairait provisoirement de notre programme la partie de canal de Briare à Tours, et dans notre résolution de notre Assemblée générale du 4 juillet, nous demandons de suite le canal de Briare à Saumur, nous serions en contradiction avec nous-mêmes.

Ne découvrons pas saint Pierre pour couvrir saint Paul ; tel qu'il est, le programme est bon, il n'a qu'un défaut, c'est qu'il est trop restreint, et je comprends les raisons qui vous empêchent de l'étendre davantage ; mais tenons-nous serrés autour de lui sans dévier.

A propos des canaux du Berry, je vous adresse, sous une couverture rouge, les démarches que j'ai faites auprès des autorités du département d'Indre-et-Loire en août 1905, soit trois lettres :

La première à M. le Président de la Chambre de Commerce de Tours ;

La deuxième à M. le Préfet du département d'Indre-et-Loire ;

La troisième à M. le Président du Conseil Général d'Indre-et-Loire.

J'y joins les démarches que j'ai faites chaque année, depuis 1900, auprès de M. le Président du Conseil Général de la Loire-Inférieure. L'avenir en confirmera le contenu, je le dis avec assurance, comme j'ai dit en toute assurance, à la Commission du Comité « L'Association du Commerce et de l'Industrie pour le développement des moyens de transport », chez M. Lebaudy, en 1877, que je ne connaissais qu'un moyen d'améliorer la navigation du Rhône, c'était de faire un canal latéral au Rhône ; j'ai persuadé le bureau qui m'a donné raison, mais nous n'étions que quelques-uns pour soutenir cette vérité, notamment M. le Sénateur Francisque Reymond, de la Loire.

Nos voix ont été couvertes par les influences et vous savez ce qu'il en est advenu. Mais en voyant pareille intention se renouveler pour la Loire, je me suis promis de me mettre en travers d'un projet qui serait autrement pitoyable et je vous serai toujours reconnaissant du petit mot que vous m'avez donné, le 29 novembre 1901, pour M. Tassin, qui s'est, depuis, entièrement dévoué à la cause du canal latéral, comme ensuite aux travaux de notre Société de propagande.

Comme vous le pensez bien, je suis toujours à votre disposition pour répondre aux questions que vous pourriez me poser en le faisant d'une façon plus brève.

Je vous prie bien, Monsieur le Sénateur et cher Monsieur, de faire activer la distribution du compte-rendu de notre dernière Assemblée et vous prie d'agréer mes civilités les plus respectueuses et les plus empressées.

Signé : AUGUSTE MAHAUT.

P.-S. — A propos du canal de Nantes à Tours et des canaux du Berry :

Si les trois branches du canal du Berry étaient à grande section et si le canal latéral de Nantes à Tours était construit, ce serait évidemment une excellente chose, car les marchandises pour les destinations de Roanne, Chalon-sur-Saône, Lyon, Delle et la route se trouveraient à avoir une bonne ligne ; mais Paris et le Nord ne sont pas quantités négligeables

et si on ne construisait pas la partie du canal latéral de Tours à Briare tout aussi bien que la partie du canal de Tours à Nantes, il faudrait que les marchandises à destination de Paris et le Nord passent par Marseilles-les-Aubigny pour atteindre Briare et continuer leur route.

Or, de Tours à Briare par Marseilles-les-Aubigny, il y a :

De Tours à Noyers.....	62 kil.	
De Noyers à Marseilles-les-Aubigny.	191 —	
De Marseilles-les-Aubigny à Briare..	75 —	
	328 kil.	
et par la Loire, de Tours à Briare ...	198 kil.,	différence en plus
par les canaux du Berry.....	130 —	
Égal.....	328 kil.	

Nous ne devons pas non plus oublier la ligne Nantes-Bâle dont l'itinéraire sera :

De Nantes à Briare par le canal latéral.

De Briare au canal de Bourgogne par un canal transversal, le Morvan et la Puysaie.

Canal de Bourgogne et canal du Rhône au Rhin jusqu'à Huningue-Bâle.

Tout cela sera bon à mettre à l'ordre du jour de notre première Assemblée générale, ainsi que : Oh honte ! toujours le canal du Berry qui manque d'eau depuis Montluçon jusqu'à Saint-Amand depuis un mois.

En 1904, c'était dans la troisième branche, de Fontblisse à Marseilles-les-Aubigny.

Aujourd'hui, c'est dans la première branche, Montluçon à Fontblisse, Montluçon-Saint-Amand. — Triste ! Triste !

Je mets actuellement à quai toutes les marchandises destinées pour Montluçon pour les recharger ici quand le canal de Berry aura de l'eau. M. Janin s'étant occupé d'un barrage sur le Cher en amont de Montluçon dès la naissance de la Chambre de Commerce de Montluçon, nous aurons à tabler sur cette question.

A. M.

Nantes, le 23 juin 1909

Monsieur Charles BRUNELLIÈRE,

Armateur,

Conseiller municipal de Nantes,

Membre du Conseil supérieur de la Navigation maritime,

A

Auguste MAHAUT,

à Marseilles-les-Aubigny.

Cher Monsieur,

J'ai reçu vos lettres des 20 et 21, ainsi que le compte rendu analytique de la 9e Assemblée générale de la Société de propagande pour l'achèvement du réseau français des canaux et voies navigables.

J'en ai donné connaissance au Comité d'étude et d'initiative de la Loire fluviale et maritime qui s'est réuni aujourd'hui pour la deuxième fois.

J'ai été chargé par lui de vous demander le jour exact où vous serez à Nantes; le Comité se réunira mercredi prochain à la Mairie, à 2 heures de l'après-midi : Pourrez-vous y être?

Au besoin, nous fixerions notre réunion un autre jour si cette date-là ne concordait pas avec votre passage à Nantes.

Nous pourrions même essayer, si nous avions quelques jours devant nous pour prendre nos dispositions, de faire une réunion dans la salle de l'Ecole des Sciences à laquelle nous inviterions, par la voie de la Presse, les personnes s'intéressant aux voies fluviales et maritimes. Nous attirerions peut-être une centaine d'auditeurs.

J'attends votre réponse pour agir. En ce moment notre jeune Comité a quatorze Conseillers municipaux adhérents, nous pensons obtenir l'adhésion de sept autres, ce qui porterait notre nombre à vingt-un. Nous comptons également avoir l'adhésion d'un certain nombre d'industriels, d'armateurs et de commerçants, près desquels nous allons faire des démarches.

Parmi ces personnes nous comptons MM. le Dr Guilhon, le Dr Labeysse, Maurice Amieux, Suzor, Constant Lotz, etc.

Espérons que nous arriverons à de bons résultats ; en tous cas, nous sommes partis et c'est un grand pas de fait.

Votre bien dévoué.

CH. BRUNELLIÈRE.

NAVIGATION INTÉRIEURE

MAIRIE DE NANTES

30 Juin 1909

CONFÉRENCE

Par M. Auguste MAHAUT

Agent de navigation à Marseilles-les-Aubigny (Cher), Fondateur de la Société de propagande pour l'achèvement du reseau français des canaux et voies navigables

Devant le Comité d'étude et d'initiative de la Loire fluviale et maritime

Sur les Voies navigables en général

et le

Canal latéral à la Loire de Briare à Nantes

EN PARTICULIER

La séance est ouverte à 2 h. 1/2.

A l'unanimité, M. HUMMEL, conseiller municipal de Nantes, ancien chef de chantiers de constructions navales de Chantenay, est nommé président de séance.

Prennent place au Bureau:

M. HUMMEL, président;

M. Ch. BRUNELLIERE, armateur, conseiller municipal de Nantes, membre du Conseil supérieur de la navigation maritime, secrétaire du Comité;

M. Auguste MAHAUT, venu exprès à Nantes pour la circonstance.

M. HUMMEL présente M. MAHAUT à Messieurs les membres du Comité et lui donne la parole pour faire une conférence sur l'utilité des canaux en général et sur la

nécessité de construire le canal latéral à la Loire de Briare à Nantes, afin de relier l'Ouest au réseau navigable français.

M. MAHAUT se présente de la façon suivante:

Messieurs,

Je suis heureux d'être appelé, par une partie des membres du Conseil municipal de Nantes, à parler sur la navigation intérieure française et notamment à traiter la voie navigable reconnue urgente dans tous les congrès de navigation qui se sont succédé depuis le commencement du siècle et notamment au Congrès de Montluçon de 1900, où 33 Chambres de commerce étaient réunies, et dont celle de Nantes était représentée par MM. SEVESTRE, CORMERAIS et PERGELINE fils, assistés de M. LAFFITTE; je suis heureux, dis-je, d'être appelé à traiter ce sujet qui m'est familier, sur lequel j'ai fait tant de démonstrations et qui me remet en mémoire les nombreux voyages que je faisais à Nantes il y a 50 ans, amenant des quantités de marchandises pour la construction des navires dont la grande majorité se faisait encore en bois à cette époque. J'en suis heureux, je le répète, et je vous remercie, Messieurs, car j'ai passé une partie de ma jeunesse à Nantes et je suis resté Nantais de cœur, ce qui vous explique le grand intérêt que je porte à votre ville et votre port, dont la vie ou la mort dépendent du canal latéral à la Loire, qui est en même temps la clef du système de navigation de demain, ce que l'avenir confirmera.

Compte rendu de ladite Conférence

Par M. BRUNELLIÈRE, Secrétaire du Comité

M. MAHAUT, qui connaît bien notre ville, où il compte des amitiés avec lesquelles il a de très anciennes relations, dit qu'il est navré de voir qu'on s'arrête à l'idée de la Loire navigable comme question d'importance pour l'Ouest

de la France et du pays. « On ne se doute pas à Nantes, dit-il, que de l'intérieur de la France, relié avec l'Allemagne, la Belgique et la Hollande, on peut expédier des marchandises partout, excepté dans les ports de mer de l'Ouest de la France ». Avec le développement de la navigation intérieure, Nantes est destinée ou bien à prendre une importance considérable, si elle est reliée au réseau de nos canaux, ou bien à disparaître si elle continue à en être séparée; il faut que Nantes ne soit plus déshéritée de voies navigables. Les influences de la Seine verraient peut-être avec satisfaction les Nantais s'égarer dans les îles et les sables de la Loire, dite navigable, car ils parviendraient à détourner à leur profit et à celui de Rouen la ligne de Bâle à la mer.

Déjà, M. le Ministre des Travaux Publics a dit, par sa lettre du 2 avril 1908, que le corps des Ponts et Chaussées inclinait à penser que la voie de pénétration du trafic national et international dans l'Europe centrale devrait être par le Hâvre, Rouen et la Seine, qui est un véritable canal, puisqu'elle n'est qu'à 25 mètres d'altitude au Champ de Mars pour 400 kilomètres à parcourir pour atteindre son embouchure.

M. MAHAUT était tellement convaincu que Nantes était appelée à mourir, si elle n'était pas pourvue d'un canal latéral, qu'il a combattu les principaux chefs de la Loire navigable devant les Chambres de commerce, les Congrès, les Commissions, les Députés, les Sénateurs, les Conseillers généraux et même les Ministres.

Au Congrès de la Loire navigable, à Orléans, il s'est vu refuser la parole par M. le Président LINYER.

Les partisans de la Loire navigable sont d'autant plus coupables (coupables par incompétence), qu'ils ont l'exemple de l'échec du Rhône navigable. En 1877, devant le Comité « **Union du Commerce et de l'Industrie pour l'amélioration et le développement des Moyens de Transport** », qui comptait un grand nombre de Députés et de Sénateurs, M. MAHAUT a soutenu que c'était une

grosse faute que de vouloir essayer de rendre le Rhône économiquement navigable, qu'un canal latéral s'imposait. On lui a objecté que ce canal coûterait 300 millions, on en a dépensé 50 sans atteindre le but qu'on se proposait.

Le Rhône a transporté 6 millions 1/2 de tonnes en 25 ans, pendant lesquels Gênes a grandi et Marseille diminué, et M. MAHAUT fait remarquer que 6 millions 1/2 de tonnes pour 50 millions représentent près de 8 francs par tonne que les contribuables ont payés sans s'en douter et sans que le prix de transport soit abaissé, lequel se trouve encore supérieur du double au prix de transport par un canal latéral.

On a objecté, en ce qui concerne les transports par les fleuves, qu'on faisait autrefois de la navigation par la Loire, mais on a oublié de dire que cette navigation était née de la nécessité, qu'il n'y avait pas de chemins de fer, qu'on payait 45 francs par tonne ce qui coûte 15 francs par chemins de fer aujourd'hui et qui coûterait de 5 à 6 francs par un canal; qu'on employait un temps interminable pour les voyages, tantôt six mois, tantôt un an et quelquefois dix-huit mois; qu'on avait à compter avec les basses eaux, les glaces, les brouillards et les tempêtes, les accidents.

Il aurait été désirable de s'entendre avec le Comité de la Loire navigable, mais celui-ci s'est toujours montré intransigeant.

M. MAHAUT a tenté, au moins douze fois, l'union entre les deux moyens opposés: Loire navigable et canal latéral, toujours avec le même insuccès. Une dernière tentative a été faite par M. JANIN, président de la Chambre de commerce de Montluçon, au nom de la Société de propagande pour l'achèvement du réseau navigable français, qui a eu le même résultat, ainsi qu'on peut le voir par la correspondance échangée entre MM. JANIN et LYNIER, dans le compte rendu de la 5e assemblée générale de la Société de propagande; toutefois, M. MAHAUT reconnaît à leur actif le mérite d'avoir remué l'opinion et les pouvoirs

publics et le talent d'avoir su créer une savante organisation dans l'intérêt de la cause qu'ils soutiennent.

M. MAHAUT affirme qu'à Marseilles-les-Aubigny, il a reçu la charge de 50 navires en bois d'autrefois en deux mois dans des quantités de péniches chargées d'acier à destination de Montluçon, pour la Compagnie des forges de Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons, venant de l'Est, comme aussi de charbons du Nord et d'Angleterre, et grâce au fret bon marché par la voie de Rouen, il vend pour le compte de la maison Bernot frères de Paris, de fins anthracites anglais à 20 francs la tonne. Quelle richesse de transit perdue pour Nantes, faute d'un canal latéral! Le chiffre des manutentions des transbordements effectués par M. MAHAUT, à Marseilles-les-Aubigny, s'est élevé à 64.000 tonnes dans les années 1906 et 1907; il n'est question ici que du seul trafic de transit manipulé par lui. On peut estimer à 50.000 tonnes le trafic de transit annuel dans ce port et à 250.000 tonnes le tonnage produit par le grand nombre d'usines qui se sont créées dans un rayon de 20 kilomètres autour de ce port, dont l'existence a été provoquée par le canal latéral de la Loire.

Au Ministère des Travaux Publics, on considère la Loire navigable comme une œuvre d'intérêt local, mais M. CHARGUERAUD, directeur de la navigation, a formellement déclaré, devant la Commission sénatoriale des voies navigables, présidée par M. de Freycinet, que pour le trafic national et international, il fallait le canal.

La Loire ne sera jamais régulièrement navigable, même d'Angers à Nantes, à un prix inférieur à celui du chemin de fer.

Autrefois, les bateaux qui descendaient à Nantes, venant du haut de la Loire, ne remontaient jamais à leur point de départ, ils étaient livrés vendus à la démolition; les petits bachots seuls pouvaient être vendus pour être utilisés par les pêcheurs.

On perd souvent des bateaux sur les fleuves, presque jamais sur les canaux; sur la Loire, on perdait autrefois

10 bateaux sur 100, 3 sur la Seine, 25 sur l'Yonne, alors que M. MAHAUT déclare n'avoir eu que deux accidents de navigation sur les canaux en 20 ans sur 50.000 bateaux auxquels il a eu affaire; que ces deux accidents n'ont entraîné ensemble que des frais insignifiants ne dépassant pas 400 francs, sans qu'il y ait perte de marchandises ni de bateaux. La sécurité est si grande sur les canaux qu'on ne s'assure même pas sur les trajets qui ne comportent ni fleuves ni rivières.

Autrefois, la navigation par la Loire coûtait de 5 à 6 centimes par tonne kilométrique; les chemins de fer font payer 3 centimes au plus bas et 5 centimes en moyenne. Par les canaux, elle n'atteint même pas 1 centime dans certain cas (1 centime généralement la tonne kilométrique). Si le canal existait de Saint-Etienne à Nantes, le prix de transport serait seulement de 6 à 7 francs la tonne.

M. MAHAUT rappelle qu'au Congrès de Clermont, présidé par M. NOBLEMAIRE, on parlait du chiffre de 500 millions pour exécuter le canal latéral au Rhône. Il a considéré ce chiffre comme exagéré; qu'en tous cas, le chemin de fer prend 15 francs la tonne de Lyon à Marseille, le Rhône 10 francs et que le canal prendrait 5 francs.

Les fleuves français, à part la Seine, ne se prêtent pas à une bonne navigabilité, surtout la Loire, qui a 100 mètres de pente entre les ponts d'Orléans et la mer, soit sur environ 400 kilomètres. Cela est si vrai que depuis 15 ans que les Comités de la Loire navigable occupent l'opinion publique, ils ne sont arrivés à rien qu'à dépenser de l'argent en études. Ils nous offrent une navigation entre Angers et Nantes à 1 m. 20, ou plutôt ils nous la promettent, en attendant qu'ils nous la donnent.

Comment fera-t-on, quand arriveront à Angers les bateaux par des canaux ayant 1 m. 80 d'enfoncement, surtout s'ils sont chargés de lourds colis du Creusot?

M. MAHAUT dit que le mariage d'un canal d'un mètre 80 avec une Loire éventuellement navigable à 1 m. 20 serait une union des plus mal assorties.

M. MAHAUT espère aussi qu'on élargira prochainement les canaux du Berry, qui n'ont que 2 m. 50 de largeur utile aux écluses.

Revenant au projet de la Loire navigable, M. MAHAUT dit qu'il est inutile de s'occuper des agissements des Comités de la Loire navigable, qu'il faut songer à la grande réforme de la navigation intérieure qui ne rencontre pas d'objections sérieuses.

La Loire navigable étant condamnée, au point de vue de l'intérêt général, par le Ministère des Travaux Publics, il n'y a plus qu'à s'occuper, dit-il, que du canal latéral et à le faire venir jusqu'à Nantes. Il ajoute: « Il est navrant qu'avec ses immenses ressources en hommes, en intelligences et en argent, la France soit en retard sur les pays voisins pour ses canaux ». Qu'il faut rattraper le temps perdu et faire valoir le projet de M. AUDIFFRED, Sénateur de la Loire, pour un programme de grands travaux. Pour avoir l'argent nécessaire, il ne faut pas s'adresser à l'Etat qui n'en a pas, mais à des Syndicats ou à des Sociétés privées, ou bien aux Chambres de commerce; principalement à ces dernières, leur donner la garantie de l'Etat, pour obtenir des capitaux à 3 0/0 environ. Pour servir l'intérêt, M. MAHAUT, qui a fait supprimer, en 1879, les droits de navigation, propose de les rétablir sur les canaux à construire et de les porter de 5 à 6 millimes la tonne kilométrique; de se servir de l'eau et des barrages pour produire de la force hydraulique et électrique, comme c'est aussi l'avis de M. Léon JANET, Député du Doubs.

M. MAHAUT conclut en disant que c'est à tort que M. LAFFITTE a comparé la Loire à l'Elbe, que ces deux fleuves ne se ressemblent pas, ainsi qu'il l'a démontré dans un de ses ouvrages. Il faut le canal latéral de Briare à Nantes.

Voilà 35 ans qu'il lutte pour la vérité; elle éclate à tous les yeux non prévenus aujourd'hui, et il est heureux de trouver des Nantais qui la voient à leur tour.

M. LIBAUDIERE dit qu'il est entièrement d'accord avec

M. MAHAUT, mais il demande de ne pas oublier les intérêts de la Bretagne et ceux de nos ports de guerre, ce à quoi M. MAHAUT répond que là se trouveront déjà les conséquences heureuses attachées à l'existence du canal latéral.

M. le Président remercie chaleureusement M. MAHAUT de son utile et intéressante conférence. Il est absolument persuadé que l'avenir de Nantes est lié à la création du canal latéral. Il est également partisan de la transformation du port de Nantes avec un barrage à la Martinière.

M. MAHAUT, après avoir donné connaissance de divers documents, émanant de Sénateurs, de Députés, de Chambres de commerce, de Maires, propose l'adoption de l'ordre du jour suivant:

« Après avoir entendu les explications de M. Auguste MAHAUT et pris connaissance des nombreux documents qu'il a mis sous les yeux du Comité, notamment de diverses lettres émanant des Maires des communes situées sur le parcours des essais, comme des représentants les plus autorisés de la navigation intérieure, qui tous indiquent le canal latéral comme étant le seul moyen d'obtenir la voie navigable la plus pratique, la plus régulière et la plus économique, le Comité déclare qu'il considérera comme un devoir, dans l'intérêt de l'Ouest et du port de Nantes, de préconiser la construction du canal latéral auprès des habitants de Nantes, comme auprès des pouvoirs publics, et approuve le projet exposé au Sénat par M. AUDIFFRED, tendant à se procurer les capitaux par des Syndicats ou par des groupements de Chambres de commerce, qui percevront, comme nous l'avons déjà dit, un droit de navigation de 5 à 6 millimes par tonne et en cas d'insuffisance de produits par les droits de navigation, demander la garantie d'intérêt par l'Etat, comme elle a été accordée au début de la création des Compagnies de chemins de fer, pour lesquelles on a dépensé 20 milliards depuis 60 ans, alors que la dépense n'a été que de 2 milliards pour notre réseau de canaux. »

Chaque adhérent s'engage à verser une cotisation de 10 francs pour frais d'imprimés, de documents et de propagande.

Un certain nombre de membres présents souscrivent à la Société de propagande pour l'achèvement du réseau français de canaux et voies navigables (5 francs au titre d'adhérent).

M. MAHAUT rappelle que M. SUZOR, le Dr GUILHON et M. DAVID en font déjà partie, ceci afin d'augmenter les forces, tant de la Société de propagande que du Comité qui vient de se constituer. M. MAHAUT met sous les yeux du Comité un appel aux Conseillers généraux du bassin de la Loire, en faveur de la ligne Nantes-Bâle, qui se trouve en concurrence avec la ligne Havre-Bâle, pour pénétrer dans l'Europe centrale. Il rappelle que le canal de Panama sera bientôt ouvert et que si on ne s'occupe pas de construire vivement le canal latéral à la Loire, les marchandises venant des deux Amériques continueront à passer par les ports belges et allemands et qu'il sera trop tard ensuite pour changer cette situation.

Les membres présents se déclarent partisans de l'ordre du jour qui vient d'être exprimé; mais le secrétaire fait remarquer que le Comité n'est pas au complet et que, par suite, il est impossible de l'engager avant une étude plus approfondie. Cet avis est adopté.

Le secrétaire demande aux membres présents, auxquels le Dr GUILHON s'est joint, s'ils adhèrent au Comité. Répondent affirmativement (une liste dont les noms et adresses sera communiquée à la prochaine séance, qui est fixée au lundi 19 juillet, à 2 heures de l'après-midi).

Avant de se séparer, M. MAHAUT déroule devant les assistants un plan comparatif du canal latéral au Rhône de Lyon à Arles, établi:

1° Par MM. les Ingénieurs de l'Etat, évalué à 520 millions;
2° Par le Syndicat d'initiative de l'aménagement du Rhône,

évalué à 300 millions. Il dit qu'il espère que ce plan pourra servir d'exemple pour en établir un du même genre pour le canal latéral à la Loire de Briare à Nantes.

Le Secrétaire,

CH. BRUNELLIÈRE.

Cette Conférence a été reproduite dans son entier dans l' « Indépendant du Cher » des 8 et 10 juillet 1909.

Du *Populaire* de Nantes, du 30 juin 1909 :

LA NAVIGABILITÉ DE LA LOIRE

Formation d'un nouveau Comité

Un nouveau Comité pour étudier la meilleure voie navigable de Briare à Nantes est en formation à Nantes. Ses adhérents ont déjà eu une réunion au cours de laquelle ils ont étudié un programme définitif de propagande.

Le Comité a décidé de s'intituler: « Comité d'études et d'initiative de la Loire fluviale et maritime ».

Demain mercredi, à 2 heures, seconde réunion, à la Mairie. M. Mahaut, agent de navigation à Marseilles-les-Aubigny (Cher), prendra la parole.

Le but du Comité est, parallèlement avec le Comité de la Loire navigable, d'examiner la solution qui convient le mieux au régime maritime de la Loire: amélioration du lit du fleuve ou canal latéral.

Du *Populaire*, du 1er juillet 1909. — De son envoyé spécial :

CANAL LATÉRAL A LA LOIRE

Conférence de M. Mahaut

Aujourd'hui, à 2 h. 1/2, dans la salle des adjudications, à la Mairie de Nantes, M. Auguste Mahaut, agent de navigation à Marseilles-les-Aubigny (Cher), a fait une conférence sur le canal latéral à la Loire.

Les lecteurs du *Populaire* savent que M. Mahaut est un adversaire irréductible de la Loire navigable.

Cette conférence de M. Auguste Mahaut, « le Vieux Marinier », comme il s'intitule lui-même, a été fort goûtée par ses auditeurs.

Ajoutons que le conférencier était assisté de M. Hummel, qui présidait, et de M. Brunellière, secrétaire.

Du *Populaire* de Nantes, du 2 juillet :

LA LOIRE FLUVIALE ET MARITIME

Une Conférence de M. Auguste Mahaut

On nous communique le procès-verbal suivant :

Le Comité d'études et d'initiative de la Loire maritime et fluviale s'est réuni à la Mairie, hier mercredi, à 2 heures de l'après-midi. Un certain nombre d'invités assistaient à la réunion. M. Hummel présidait; M. Brunellière tenait le poste de secrétaire.

M. Auguste Mahaut, de la Société de propagande pour

l'achèvement du réseau français de canaux et voies navigables, a fait une conférence très documentée sur le développement des canaux et voies navigables en France; il s'est déclaré partisan de la création d'un canal latéral à la Loire entre Briare et Nantes et de l'élargissement des canaux du Berry. Il estime que Nantes est appelée à prendre une importance considérable si elle est reliée aux canaux du Centre et de l'Est par un canal, ou à disparaître comme port de commerce si on laisse subsister le seuil qui l'isole par eau du reste de la France et lui interdit toute navigation intérieure, excepté sur le reste de la Bretagne.

Tout en rendant hommage à l'initiative du Comité de la Loire navigable qui a attiré l'attention sur la question de la navigation intérieure, il affirme qu'on ne peut pas rendre la Loire navigable même jusqu'à Angers, et qu'un canal latéral à la Loire s'impose.

Il montre le mouvement intense de navigation qui se fait sur les canaux de l'intérieur et ajoute qu'il est navrant qu'il ne se prolonge pas jusqu'à Nantes. Il est d'avis qu'il faut considérer la question dans son ensemble et compléter notre réseau français en commençant par des canaux sur les ports de l'Ouest, de façon à profiter de l'ouverture prochaine du canal de Panama.

Il éveille l'attention sur le grave danger qui existe pour Nantes que la ligne de Bâle, qui amènerait plus de huit millions de tonnes par an, soit détournée de Nantes et soit accaparée par Rouen et le Havre.

Il termine en indiquant les moyens financiers pour arriver à trouver les capitaux nécessaires pour lesquels on demanderait la garantie d'intérêt par l'Etat, comme on l'a fait pour les Compagnies de chemins de fer. Ses préférences seraient pour une association des Chambres de commerce pour exécuter les travaux.

Ses conclusions ont été vivement applaudies et un certain nombre des assistants ont souscrit à la Société de propagande pour l'achèvement du réseau français des canaux et voies navigables.

La plupart des personnes présentes se sont fait inscrire au Comité d'étude et d'initiative de la Loire maritime et fluviale.

Pour le Comité :

Le Secrétaire,

CH. BRUNELLIÈRE.

Journal « L'EXPRESS DE L'OUEST » de Nantes

Du 2 Juillet 1909

A la suite de ma conférence faite le 30 juin 1909 à la Mairie de Nantes, ce journal a publié, le 2 juillet 1909, l'article suivant :

Chronique nantaise

Un Comité qui retarde

On sait que la Société de la Loire navigable est à la veille de voir ses efforts couronnés de succès par l'exécution, aujourd'hui décidée, de travaux d'aménagement de la Loire entre Montjean — où s'arrêtent les travaux d'essai — et Nantes. C'est la conséquence de la réussite, aujourd'hui incontestée et reconnue par tous les intéressés, des dits travaux effectués entre l'embouchure de la Maine et Montjean.

Or, c'est précisément le moment que choisit un petit groupe de grincheux ou d'agités pour essayer de se jeter en travers des résultats acquis en remettant tout en question. Par la voix du « *Populaire* » ils annonçaient, il y a 2 jours, la formation à Nantes d'un nouveau Comité pour étudier, disait-on, « la meilleure voie navigable de Briare à Nantes et examiner

la solution qui convient le mieux au régime maritime de la Loire : amélioration du lit du fleuve ou canal latéral. »

Pour ces « irréductibles », — le mot est de leur organe le « *Populaire* », — les études faites depuis 17 ans par les Ingénieurs ne comptent pas, les résultats acquis non plus. Et comme leurs ambitions sont grandes,— plus que leur nombre et leur influence, — ils lancent leur gabarre à toute vitesse sur la Loire maritime, au risque d'aller se perdre dans l'immensité de l'Océan en dépit des efforts de leur pilote, M. Auguste Mahaut, « *Le vieux marinier* », ainsi qu'il s'appelle lui-même.

Les efforts de ce tout petit groupement ne sont pas bien dangereux, bien qu'ils aient eu soin de s'encadrer de quelques hommes politiques tels que MM. Foucault, Brunellière et Hummel. Mais ce que l'on peut trouver étrange, c'est que l'Administration municipale de la ville de Nantes, qui a toujours patronné officiellement la Société de la Loire navigable, ait cru devoir témoigner sa sympathie et accorder une salle de l'Hôtel de Ville pour les conciliabules plus ou moins mystérieux de ces irréductibles retardataires. Malgré cette apparence de patronage, la conférence de M. Mahaut n'avait attiré que quelques personnes et n'a pas eu un grand retentissement, pas plus qu'elle n'aura grand effet.

Il était pourtant important de signaler cette nouvelle manifestation d'un homme aveugle et entêté et qui s'acharne d'autant plus que chaque jour lui démontre davantage la stérilité de son opposition.

En somme, le Comité qui tente aujourd'hui de se constituer, pour résoudre une question déjà en partie solutionnée, nous fait tout à fait l'effet d'un Comité de revenants. Appelons-le « *Comité fantôme* » et n'en parlons plus.

L. O.

Copie de lettre n° 105

Réponse de M. Auguste MAHAUT

A M. le Directeur du Journal *L'EXPRESS DE L'OUEST*

Nantes, le 3 Juillet 1909.

Monsieur le Directeur du Journal *L'Express de l'Ouest*,

a Nantes.

J'ai lu dans votre numéro d'hier un article signé L. C., intitulé : « *Un Comité qui retarde* », qui m'a été signalé par M. le docteur Aumaitre, ancien Conseiller municipal de Nantes, lequel fait partie du « *Comité qui retarde* » avec un assez bon nombre de Conseillers municipaux du jour, du *Comité qui retarde*, suivant votre opinion, mais qui marchera bientôt de l'avant suivant la mienne.

J'ai été plus surpris que contrarié de cet article où je trouve mon nom suivi de la qualité de « Pilote » que vous voulez bien m'attribuer, ce dont je vous remercie au nom de la vérité, car la barque que je conduis, malgré certaines résistances, atteindra, dans la première moitié du xxe siècle, le port de Nantes par un canal latéral à la Loire. J'accepte donc ce titre de « Pilote » aussi en souvenir de la conférence que j'ai faite à la Mairie de Nantes, le 30 juin 1909, dans le but de faire comprendre aux Nantais le danger qui menace leur port et leur ville s'ils ne joignent pas leurs efforts à ceux de la *Société de propagande pour l'achèvement du réseau français de canaux et voies navigables*, que j'ai fondée en 1903 pour obtenir les canaux qui nous manquent et notamment le canal latéral à la Loire qui représente, — que vous le vouliez ou non, — la mort ou la vie commerciale, industrielle et maritime de l'Ouest, en même temps qu'il est la clé de notre navigation de demain.

Je ne répondrai guère aujourd'hui à l'article « *Un Comité qui retarde* » qu'en vous informant que je fais imprimer à bon

nombre d'exemplaires les trois articles publiés par le « *Populaire de Nantes* », les 30 juin, 1er et 2 juillet courant, le vôtre du 2 courant et la présente lettre, afin que le tout soit jugé par les représentants de la navigation intérieure française et les hommes de métier, car ce que je déplore le plus, avec les compétences les plus autorisées, c'est l'aveuglement de certains hommes qui, convaincus de servir une bonne cause, font des efforts qui vont à l'encontre du but qu'ils poursuivent.

L'un des chefs d'une des plus importantes Compagnies de navigation m'écrivait, à propos de la Loire navigable, en janvier 1907 :

« **Comment cette chimère qui crève les yeux des** » **praticiens aux prises tous les jours avec les diffi-** » **cultés de la navigation fluviale, n'apparaît-elle pas** » **à ces hommes cependant pleins de bonne volonté ?** » **Comment ne sont-ils pas frappés par l'unanimité** » **des sentiments des gens de métier qui ne cessent** » **de leur crier : Casse-cou ! »**

Je cite cette phrase, Monsieur le Directeur, parce qu'elle exprime le sentiment de tous les hommes qui connaissent réellement le fleuve et les canaux, qui opèrent sur le réseau navigable français duquel tout l'Ouest de la France est malheureusement séparé, ce qui m'a fait dire au Congrès national de navigation de Bordeaux, en 1907 :

« **Ce qui me navre, c'est de pouvoir expédier de** » **Marseilles-les-Aubigny des marchandises dans** » **tous les ports étrangers, sans pouvoir rien expé-** » **dier dans les ports français de l'Ouest (le Hâvre** » **excepté. »**

Et c'est pour rattacher Nantes au réseau navigable français que je suis venu faire une conférence dans votre ville et y fonder un Comité qui fera la boule de neige et percera le brouillard qui plane sur votre port depuis si longtemps, pour vous montrer, Monsieur le Directeur, un nouvel horizon dont la ville de Nantes me sera reconnaissante dans cinquante ans.

La colère est mauvaise conseillère. L'article « **Un Comité**

qui retarde » contient au moins une faute que vous regrettez sans doute déjà, c'est d'**avoir trouvé étrange que l'Administration municipale de la ville, qui a toujours patronné officiellement la Société de la Loire navigable, ait cru devoir témoigner sa sympathie et accorder une salle de l'Hôtel de Ville pour les conciliabules au moins mystérieux** — dit l'article — **à ces irréductibles retardataires.**

Ce genre de blâme à l'Administration municipale sera trouvé étrange par tous les hommes de bon sens qui loueront M. le maire Guist'hau de s'être montré impartial dans une question qui intéresse au plus haut degré la prospérité de Nantes.

Et, pour tout dire, les conciliabules de ces retardataires sont-ils aussi mystérieux que vous le pensez pour l'honorable chef de l'Administration municipale de Nantes? Je ne le crois pas, je crois plutôt qu'il s'est formé une conviction très juste de la situation par les deux cents documents que j'ai eu l'honneur de lui adresser et dont je confierai le double à M. Ch. Brunellière, secrétaire du nouveau Comité, afin que MM. les Conseillers municipaux puissent les consulter.

Avec l'espoir, Monsieur le Directeur, que vous jugerez les hommes et les choses différemment demain qu'hier, je vous prie d'agréer mes civilités empressées.

AUGUSTE MAHAUT.

Pour les Annales de la Navigation intérieure

Sur les Bords de la Loire

DANS UN CHATEAU AU MILIEU D'UN PARC

Chez M. le Vicomte DE ROMAIN, Maire de la Possonnière

Capitaine de Frégate en retraite

Après une visite aux travaux dits d'amélioration de la Loire entre la Maine et Montjean, le vendredi 13 août 1909, les personnalités suivantes ont préparé le dernier acte de la comédie de la Loire navigable et la naissance du canal latéral pour le plus grand bien de l'Ouest, des ports de Nantes et de Saint-Nazaire comme du pays tout entier, après un déjeuner patriotique où se trouvaient réunis :

MM. Ernest GUINGAND, sénateur du Loiret ;
le vicomte DE ROMAIN, maire de la Possonnière, capitaine de frégate en retraite ;
DE JUMILLY, maire de Saint-Georges ;
TROTTIER, maire de Saint-Jean de la Croix ;
FOURMOND, maire de Rochefort-sur-Loire ;
DE BROSSARD, maire de Saint-Germain-des-Prés ;
PLANCHENAULT, conseiller d'arrondissement d'Angers ;
le comte DE SAPINAUD ;
Félix DE ROMAIN ;
Paul HAUET, ingénieur à Montrevault (Maine-et-Loire);
MAHAUT, Auguste, fondateur de la Société de propagande pour l'achèvement du réseau français de canaux et voies navigables.

Dans cette réunion un rapport de protestation contre les travaux dits d'amélioration de la Loire navigable a été établi, à

l'unanimité, par les représentants des communes intéressées, faisant comprendre tous les côtés nuisibles aux riverains du fleuve et réservant leurs droits contre les auteurs de la destruction des avantages que possédait le fleuve avant les travaux, pour être remis à MM. les Conseillers généraux dans la session qui va s'ouvrir, pour faire refuser les crédits qui seront vraisemblablement demandés au département de Maine-et-Loire par le Comité de la Loire navigable. Et comme l'argent voté est à peu près épuisé, et que la confiance dans le projet de Loire navigable va chaque jour diminuant, que d'autre part la voie navigable de Briare à Nantes a été reconnue urgente dans tous les congrès par les forces vives de la nation comme par les partisans des deux moyens opposés, il faudra nécessairement s'occuper de la construction du canal latéral de Briare à Nantes et travailler à la réalisation du projet de loi exposé au Sénat par M. Audiffred, sénateur de la Loire.

AUGUSTE MAHAUT.

PROTESTATION DES MAIRES

Des Communes riveraines du fleuve

Contre les Travaux dits d'amélioration de la Loire entre la Maine et Chalonnes

Présentée au Conseil Général de Maine-et-Loire, le 18 Août 1909

Et dont une Copie a été adressée à M. le Préfet

La Possonnière, le 13 août 1909.

Les Maires soussignés, réunis pour examiner les effets produits et à produire par les travaux de la Loire navigable, font remarquer d'une façon expresse:

1° Que le lit de la Loire tend et tendra toujours à s'exhausser sans que l'approfondissement du chenal navigable puisse contrebalancer cette surélévation, que cette éventualité ne saurait être mise en doute;

Qu'en conséquence, l'étiage général du fleuve se trouve et se trouvera surélever sur les étiages antérieurs, et que lors des grandes crues, les levées, si elles résistent, seront sûrement submergées, entraînant ainsi la ruine des vallées;

2° Que les rives sont dégradées; cette dégradation est des plus sérieuses pour les îles de Behuard et des Verdeaux et on la retrouve sur beaucoup d'autres points;

3° Que l'accès des canches utiles pour le rouissage du chanvre se trouve éloigné et rendu difficile;

4° Que de nombreux ouvrages inutiles empêchent l'accès des rives, nuisant ainsi beaucoup aux habitudes et au commerce des riverains.

Par ces motifs, la réunion des Maires soussignés, agissant au nom de leur commune respective, estime qu'il n'y a pas lieu de continuer des travaux dont les résultats actuels et futurs seront désastreux pour nos vallées et sont l'objet d'une réclamation unanime de la part des malheureux riverains.

Les Maires soussignés ne peuvent s'empêcher de manifester leur surprise de voir des travaux aussi considérables, exigeant des dépenses importantes, entrepris en aval de Chalonnes, sans l'assentiment de la loi, les travaux entre la Pointe et Chalonnes ayant seuls été déclarés d'utilité publique.

Ils ne cesseront de s'élever contre une œuvre non seulement mauvaise, mais encore anti-légale et de protester contre tous impôts dont ces travaux seraient générateurs.

Ils déclarent, en outre, qu'ils se réservent, au nom de leurs administrés, d'intenter à l'Etat toutes actions en dommages et intérêts que motivent déjà et pourraient motiver dans l'avenir les dits travaux de la Loire navigable.

Cette protestation a été signée par les Maires des communes suivantes: Saint-Georges-sur-Loire, Rochefort-sur-Loire, Saint-Germain-des-Prés, Champtocé, Behuard, Bouchemaine, Savonnières, La Possonnière, Denée, Saint-Jean de la Croix.

Copie de lettre n° 106

LETTRE

Adressée par M. Auguste MAHAUT à M. GRIGNON

Président du Conseil Général de Maine-et-Loire

A la suite de la Visite faite aux Travaux dits d'Amélioration de la Loire

LE 13 AOUT 1909

Marseilles les-Aubigny, 22 Août 1909.

MONSIEUR GRIGNON,

Président du Conseil Général de Maine-et-Loire, à Angers.

Je vous demande la permission, Monsieur le Président, de revenir encore cette année vous parler de la voie navigable de Briare à Nantes, ou plutôt seulement de la Loire que l'on persiste à vouloir rendre navigable d'Angers à Nantes, car la Loire navigable a été condamnée par le Ministère des Travaux Publics comme voie d'intérêt général, M. Charguéraud ayant déclaré que pour le trafic national et international, il fallait le canal.

Si on pouvait espérer que, comme voie locale la Loire vraiment améliorée rendrait quelques services aux départements de Maine-et-Loire : Mayenne — Sarthe — Loire-Inférieure, je me dirais : *Laissons faire la voie locale pour ces quatre départements en attendant qu'on fasse le canal latéral pour les intérêts généraux français.*

Mais les visites que j'ai été appelé à faire annuellement confirment de plus en plus ce que j'avais prévu et indiqué dans mes ouvrages, c'est-à-dire que non seulement les travaux dits d'amélioration sont nuls, mais de plus nuisibles tant à la navigation qui devient et deviendrait plus coûteuse et plus dangereuse que pour les riverains

dont les représentants ont jugé eux-mêmes l'inanité des travaux qui laissent une impression de plus en plus triste.

Déjà en 1901, votre Conseil avait eu la vision du juste en refusant les crédits sous les considérations exposées par M. le comte de Rougé, aujourd'hui duc de Coylus ; c'était un véritable service rendu non seulement à votre département, mais au pays tout entier.

Depuis, huit années sont passées, on nous a déclaré les travaux terminés, et l'année dernière on a fait une expérience où l'on nous a montré que deux bateaux contenant ensemble 300 tonnes avaient pu passer dans un chenal longuement, péniblement, savamment préparé, remorqués par un vapeur de 300 chevaux, ce qui faisait une tonne par cheval alors que sur les canaux, deux chevaux traînent régulièrement 300 tonnes et qu'enfin l'expérience faite dans les conditions les plus satisfaisantes après un été pluvieux, la Loire relativement haute, le transport coûtait encore plus cher que par chemin de fer. Dans ces conditions, le Conseil Général d'Angers a eu, de nouveau, raison de refuser ou d'ajourner les crédits.

Aujourd'hui, et malgré que la Loire ne soit pas encore très basse, on trouve dans le chenal $0^{m}50$ centimètres de moins que l'année dernière, et, de plus, ce chenal n'a que le quart de la largeur voulue et serpente dans le fleuve suivant son caprice en accumulant les chances d'accidents.

Dans ces conditions, et d'après la visite faite le 13 courant par M. le sénateur Guingand, nombre d'autorités riveraines et l'écrivain, je ne doute pas que le Conseil Général d'Angers se trouve suffisamment éclairé après dix-sept ans d'études, cinq années de travaux d'essai et la déclaration faite l'an dernier que les travaux étaient terminés, je ne doute pas, dis-je, que le Conseil Général d'Angers se trouve suffisamment éclairé pour refuser définitivement les crédits qui pourront lui être demandés.

Si je me permets de vous donner mon avis, Monsieur le Président, c'est parce que, comme homme de navigation, je suis profondément attristé de voir exécuter de pareils travaux nuisibles pour tous, alors que tout l'Ouest de la France est absolument privé de bons moyens de transports par eau et que le canal latéral à la Loire, qui est un moyen connu de tout repos, devrait être fait depuis qu'il a été voté en 1836 et qu'il faisait partie aussi du programme de M. de Freycinet de 1879. C'est ce qui m'a décidé à aller faire une conférence à Nantes où j'ai été écouté et compris.

D'ici, je peux expédier des marchandises et en recevoir de partout sans pouvoir communiquer avec aucun port de l'Ouest (le Havre excepté), et il est incroyable qu'étant donnée notre magnifique situation géographique, nous restions au dernier rang des nations, aussi bien comme navigation intérieure que comme marine de guerre et marine marchande.

J'ai eu l'honneur de vous adresser un certain nombre de documents à l'appui de ma thèse et de mes espérances.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes civilités les plus respectueuses et les plus empressées.

AUGUSTE MAHAUT.

Copie de lettre n° 106.

NAVIGATION INTÉRIEURE

Auguste MAHAUT

Fondateur de la Société de propagande pour l'achèvement du Réseau français de Canaux et Voies navigables

A

Monsieur MILLERAND

Ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes

Marseilles-les Aubigny, le 9 septembre 1909.

Monsieur MILLERAND

Ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes, à Paris.

Étant donné :

1° Le service que vous avez rendu à la navigation intérieure et, par conséquent, au pays en donnant naissance, au commencement du vingtième siècle, à une Commission d'enquête pour la réorganisation des transports français ;

2° La lettre que je me suis fait un plaisir de vous adresser, le 10 février 1900, pour vous en remercier et vous en féliciter au nom des vrais intérêts français ;

3° La réponse que vous avez bien voulu me faire que je serais appelé à m'expliquer devant cette Commission ;

4° Ce que je lui ai dit lorsqu'elle m'a appelé le premier devant elle, le 16 juillet 1900 ;

5° La lettre que j'ai eu l'honneur de vous adresser le 1er novembre 1900, à la suite des travaux de la Commission d'enquête du Conseil supérieur du Commerce et de l'Industrie qui avait pris en considération la construction du canal de Moulins à Sancoins et du canal de la Loire au Rhône ;

6° La lettre que j'ai eu l'honneur de vous adresser le 20 décembre 1902, l'avant-veille du dîner des Nautes ;

7° Le discours inoubliable que vous avez prononcé au dîner des Nautes, au Palais d'Orsay, le 22 décembre 1903, qui nous est une garantie que vous continuerez à travailler à mettre la France en meilleure posture pour lutter victorieusement contre la concurrence étrangère, en abaissant les prix de transport à l'intérieur et en augmentant son prestige et sa dignité à l'extérieur;

8° Le petit mot agréable que j'ai reçu de Monsieur votre secrétaire le 13 janvier 1907.

Etant donné ce qui précède, je suis heureux de vous dire que personne n'a éprouvé une plus grande joie que le fondateur de la Société de propagande pour l'achèvement du réseau français de canaux et voies navigables à la bonne nouvelle que vous étiez appelé à la direction du Ministère des Travaux publics, fin juillet dernier, au moment où je descendais le Rhin de Bâle à Strasbourg, en compagnie d'une grande partie des membres du Congrès national de navigation intérieure de Nancy et les représentants les plus autorisés des nations voisines se préoccupant, respectivement à leur patrie, de la navigation de l'avenir.

Mon sentiment dans la confiance que j'ai en vous pour changer avantageusement notre situation est certainement partagé par tous les hommes de progrès, par tous les hommes qui ont souci de la prospérité de la France par la réorganisation de ses transports et notamment par tous ceux qui vous ont entendu au dîner des Nautes, le 22 décembre 1903, et qu'en continuant l'œuvre que vous avez si bien commencée il y a dix ans, le pays tout entier vous en manifestera la plus vive reconnaissance.

Si j'ai attendu jusqu'à ce moment, Monsieur le Ministre des Travaux publics, pour vous présentter l'expression de ma satisfaction, c'est que le premier de mes devoirs, et le plus difficile, consiste à bien soigner les nombreux intérêts qui me sont confiés, que je suis seul à mon bureau pour mener de front les questions les plus diverses, souvent pressantes et urgentes et qu'au retour de mon voyage à Nancy-Strasbourg et Bâle, je me suis trouvé surchargé et que presqu'aussitôt après la mise au point, j'ai dû aussi faire une visite aux travaux dits

d'amélioration de la Loire en compagnie de M. le Sénateur Guingand (professionnel comme l'écrivain), et des Maires des communes riveraines intéressées à la cessation de pareils travaux et dont vous trouverez l'appréciation et la protestation parmi les nouveaux documents que j'ai l'honneur de vous adresser, car, depuis ma dernière lettre du 8 janvier 1907, je suis resté constamment, après comme avant, sur la brèche, pour mettre presque quotidiennement un maillon de plus à la chaine sans fin du progrès en matière de navigation. A ce propos, je crois avoir mis à cette chaîne un maillon de première qualité par la conférence que j'ai faite en la mairie de Nantes le 30 juin de cette année, afin de faire comprendre aux Nantais que s'ils ne joignent pas leurs efforts à ceux de la Société de propagande que j'ai fondée en 1903 pour obtenir le canal latéral à la Loire de Briare à Nantes, ils seront condamnés à rester bien longtemps encore en dehors du réseau navigable français. C'est une question de vie ou de mort commerciale, industrielle et maritime pour l'Ouest de la France, et notamment pour les ports de Nantes et de Saint-Nazaire. Je suis désolé de voir tout l'Ouest, aussi bien Bordeaux, La Rochelle que Nantes et Saint-Nazaire, sans aucune communication avec le Centre et sur les autres points cardinaux, le tout malgré notre superbe situation géographique dont jusqu'alors nous n'avons su tirer aucun parti, et je ne crains pas de dire qu'à notre place les Anglais et les Allemands auraient agi tout autrement. (Voir à ce propos la lettre que j'adressais à M. le Président du Conseil général de la Loire-Inférieure, le 22 août 1900.)

Je vous prie bien, Monsieur le Ministre des Travaux publics, d'agréer l'expression de mes sentiments dévoués et reconnaissants, ainsi que mes civilités les plus respectueuses et les plus empressées.

AUGUSTE MAHAUT.

P. S. — J'ai été assez heureux pour trouver dans Nantes des personnalités compétentes et en parfaite situation au Conseil municipal, comme dans le monde navigable, pour m'aider à faire comprendre à tous toute l'erreur du projet de Loire navigable et l'urgence de construire le canal latéral à la Loire de Briare à Nantes.

Marseilles-les-Aubigny, le 9 septembre 1909.

Monsieur MILLERAND

Ministre des Travaux publics, des Postes et des Télégraphes,
à Paris.

Comme suite à ma première lettre de ce jour, je vous demande la permission, Monsieur le Ministre, de vous entretenir spécialement, pendant une dizaine de minutes, sur la grave question du projet de Loire navigable et du canal latéral à la Loire.

Bien avant que l'on commence les travaux dits d'amélioration du fleuve, presqu'aussitôt après l'apparition de mon journal : « *La navigation par les canaux* », j'ai signalé, dans mes numéros 4, 5 et 6 des 1er, 15 juillet et 1er août 1902, l'inanité, l'inutilité, la nuisibilité des travaux que l'on devait commencer comme essai en 1904, sur 14 kilomètres, entre la Maine et Chalonnes, en intitulant mon article :

Trois millions et cinq années
à perdre ou à gagner.

Et je signalais que 60 communes riveraines et des milliers de mariniers ou commerçants protestaient contre lesdits travaux avec cette mention des Maires :

« **Restant entendu que nous réservons tous nos droits pour les dégâts et préjudices que pourrait causer aux riverains l'exécution des essais entrepris entre l'embouchure de la Maine et Chalonnes.** »

Le 24 février 1904 :

MM. Audiffred, Sénateur de la Loire, Président de la Société de propagande ;
Pauliat, Sénateur du Cher ;
l'Amiral de Cuverville, Sénateur du Finistère ;
Volant, Directeur de la Société de navigation sur les canaux du Centre, tous les trois Vice-Présidents ;
Caquet, Conseiller Général de la Nièvre, Secrétaire ;
Tassin, Sénateur du Loir-et-Cher ;
Et le Fondateur de la Société de propagande pour l'achèvement du réseau français de canaux et voies navigables,

avions l'honneur d'être reçus par M. le Ministre des Travaux publics Maruéjouls.

Chacun a présenté à M. le Ministre les objections que lui suggéraient ses connaissances, tendant à faire cesser ces travaux dits d'amélioration en perspective.

M. le Sénateur Tassin, membre très actif de la 3e sous-commission sénatoriale des voies navigables comme de la Société de propagande, a donné connaissance à M. le Ministre d'un rapport très complet, bien fait pour éclairer M. le Ministre sur l'inutilité et même le danger de laisser commencer les travaux d'essai.

Mais M. le Ministre a répondu :

« **Que les travaux étaient décidés, que sa parole était engagée, et qu'il allait les faire exécuter.** »

C'est alors que j'ai dit à M. le Ministre, que les essais réussiraient-ils, en admettant l'impossible, que ce ne serait pas une solution puisqu'il n'y aurait plus correspondance de mouillage entre une Loire éventuellement navigable à 1m20 d'enfoncement avec le réseau des canaux français que l'on uniformise de plus en plus à 1m80 d'enfoncement, ainsi que je l'avais déjà expliqué à la Commission d'enquête du Conseil supérieur du Commerce le 16 juillet 1900.

L'amiral de Cuverville a dit qu'il déplorait les essais et que, d'après la déclaration de M. le Ministre, il ne restait plus qu'un espoir, ce serait d'éclairer l'opinion de façon à peser sur les Pouvoirs publics en vue d'obtenir l'abandon d'un travail inutile qui retarde la véritable solution, qui est celle d'un canal.

M. le Ministre admet cette idée comme étant la seule qui puisse avoir de l'efficacité contre l'exécution des essais.

Depuis cette époque, j'ai été appelé à visiter les travaux en 1906, 1907, 1908 et 1909, à juger lesdits travaux en compagnie de sénateurs, députés et diverses autorités compétentes ; j'ai même été rapporteur des visites faites aux travaux, et, dès le 29 juin 1906, en remerciant M. l'Ingénieur en chef Cuénot d'avoir bien voulu mettre son petit vapeur et sa personnalité à la disposition des visiteurs, je lui ai prophétisé que tous les travaux en cours d'exécution seraient démolis, soit par les grandes eaux, soit par les grosses glaces, soit par le Ministère des Travaux publics qui aura reconnu que lesdits travaux lèseront tous les riverains dans leurs intérêts comme ceux des mariniers qui existent actuellement.

Je maintiens de plus en plus cette affirmation.

Depuis, aussi, les Maires des communes riveraines n'ont cessé de protester. J'ai sous les yeux leurs protestations de 1908, et j'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous adresser un exemplaire de la protestation de 1909 par dix Maires des communes riveraines, soit l'unanimité ou à peu près des communes victimes des travaux.

Comme complément d'information par un professionnel, je rappelle que les meilleurs calculs et les plus savantes tentatives viendront toujours s'échouer devant l'impossibilité que j'ai signalée chapitre IV de ma brochure intitulée :

L'idée de la Loire navigable combattue par Auguste Mahaut.

Car les Comités de la Loire navigable semblent ignorer que la Loire d'en bas leur vient d'en haut et que la question des sables que j'ai traitée, comme on pourra le voir dans le

compte-rendu de la cinquième Assemblée générale de notre Société de propagande, suffirait à elle seule pour empêcher la stabilité d'un chenal. Vouloir améliorer la Loire d'en bas, sans tenir compte de la Loire d'en haut, c'est vouloir résoudre un problème avec une seule règle, et quand le débit d'un fleuve varie entre *un et mille*, peut-on compter sur sa navigabilité?

J'ai fait toutes les démonstrations possibles, mais si on ferme les yeux devant la lumière, si on nie l'évidence, je n'ai plus qu'à compter sur le fleuve qui se chargera de répondre à ceux qui ne le connaissent pas : c'est ce qu'il a déjà suffisamment fait pour éclairer les riverains ; quant aux mariniers, il y a longtemps qu'ils sont fixés et qu'ils déplorent les travaux.

J'aurai l'honneur de vous adresser bientôt, Monsieur le Ministre, un recueil d'appréciations des compétences françaises indiscutables, ce qui m'a fait dire par les journaux en 1901, et depuis sur mes cartes de visite :

« *Que tout homme de gouvernement qui entrera à mon bureau à neuf heures du matin, en sortira convaincu, le soir, qu'il n'y a que le canal latéral, de Briare à Nantes, qui peut donner à l'Ouest de la France la bonne voie navigable qui lui manque encore au XXe siècle.* »

Mais si déjà je pouvais publier cela en 1901, combien ne suis-je pas autorisé davantage aujourd'hui à le dire !

L'idée de la Loire navigable est une énormité qui n'a pu naître que, dans l'esprit d'hommes aussi incompétents que bien intentionnés. Aussi, quand on revient de voir les travaux de régularisation qui se font sur le Rhin, en aval de Strasbourg, et qu'on est appelé à visiter, quinze jours après, les travaux exécutés entre la Maine et Chalonnes, il m'a semblé que je tombais du sommet de la cathédrale de Cologne dans le plus profond des précipices ; et cependant, si on tente de régulariser le Rhin, c'est contre l'opinion de la Chambre de Commerce de Strasbourg, dont j'ai la preuve en portefeuille, car même sur ce beau Rhin qui a un lit, de l'eau pour permettre une navigation brillante parfois et des travaux de régularisation sérieux qui sont commencés depuis 1840, la

navigation n'est souvent aussi que passable ou intermittente. Lorque les glaciers cessent d'envoyer la fonte des neiges, l'eau manque entre Strasbourg et Mannheim et même jusqu'à Mayence où l'on ne rencontre parfois que 1m 40 de profondeur; mais si l'eau manque parfois en amont de Mannheim, elle ne manque jamais dans la partie basse du fleuve, sa profondeur variant entre 3 et 4 mètres et plus, à Cologne et Emmerick (frontière hollandaise), alors que dans la Loire, après dix-sept ans d'études et les travaux déclarés terminés en 1908, nous n'avons trouvé que **un mètre** dans un chenal si étroit qu'il conduirait à la perdition toute péniche qui oserait s'aventurer entre le pont de l'Alleu et Chalonnes.

Ainsi, c'est dans la partie la plus basse et la plus profonde du fleuve, puisqu'il a reçu tout ce que peuvent lui apporter ses affluents, que l'on trouve un mètre de profondeur dans un chenal qui n'a que le quart de la largeur voulue et dont les courbes rendraient la navigation très périlleuse, sinon impossible.

J'espère beaucoup que M. l'Ingénieur en chef Kaufmann comprendra tout cela, et qu'une vraie Commission, qui serait composée de quatre Ingénieurs en chef ou Inspecteurs généraux, de deux Conseillers généraux de Maine-et-Loire et quatre professionnels que j'indiquerais comme compétence indiscutable, condamnerait immédiatement les travaux exécutés et en demanderait la cessation, ou bien toute la responsabilité du mal que l'on ferait à la France retomberait sur la tête de ceux qui seraient d'avis de les continuer.

Et tout cela quand il est avéré que lors même que l'on pourrait rendre la Loire navigable à 1m20 d'enfoncement, en admettant l'impossible, le transport par la Loire coûterait plus cher que par chemin de fer. Et c'est, même considéré comme voie locale, bien convaincu que la Loire ne peut rendre les services supposés aux quatre départements de *Loire-Inférieure*, *Maine-et-Loire*, *Mayenne* et *Sarthe*, que j'ai adressé, le 22 août dernier, la lettre imprimée que je joins à l'envoi que j'ai l'honneur de vous faire par le courrier de ce jour.

Heureusement que j'ai pu opérer un revirement dans l'opinion.

Nantes commence à voir clair, et le Conseil municipal trouvera plus que suffisant d'avoir voté une annuité de 5.000 francs pendant 35 ans ; il ne voudra pas s'attacher un nouveau boulet aux pieds.

Angers proteste par la voix des Maires de sa région, et Tours vient de se prononcer en faveur du canal latéral à la Loire par l'organe du Conseil général d'Indre-et-Loire.

Quant aux départements qui jouissent d'un bon canal latéral dans la Loire centrale, il y a longtemps qu'ils sont fatigués d'émettre des vœux en faveur du canal latéral à la Loire de Briare à Nantes.

Indépendamment de la lettre que j'ai adressée à M. le Président du Conseil général de Maine-et-Loire le 22 août écoulé, attenant à cette couverture, vous trouverez :

1° La conférence que j'ai faite à la mairie de Nantes le 30 juin ;

2° Pour les annales de la navigation intérieure et la protestation des Maires des communes riveraines des travaux dits d'amélioration de la Loire ;

3° Un résumé de la 8e Assemblée générale de la Société de propagande et un résumé de ce que j'ai dit le 26 octobre 1908 au Ministère des Travaux publics devant le Conseil général des Ponts et Chaussées.

Le canal latéral à la Loire (décembre 1901).

Le canal latéral, mon rapport sur l'expérience faite le 12 août 1908 par le Comité de la Loire navigable.

Les voies navigables au Sénat (février 1908).

Cinq feuilles indiquant mon mouvement de navigation dont les exemples ne sont pas rares : 4 avril 1905, août 1905, juillet 1906, 7 et 18 mai 1909.

Trois lettres de M. le général Bigotti, qui personnifie la navigation intérieure italienne.

Trois lettres que j'ai adressées à M. le Président du Comité central de la Loire navigable : 21 juin 1899, 23 septembre 1901, 15 novembre 1903.

Sous couverture bleue : diverses lettres que j'ai eu l'honneur d'adresser à M. le Président du Conseil général de la

Loire-Inférieure, tendant à lui faire comprendre l'erreur de la Loire navigable.

J'aurai l'honneur de vous adresser tout prochainement un recueil de 200 documents qui ne seront encore qu'un aperçu de l'édifice que j'ai élevé de 1874 à 1909, dont j'ai été le dessinateur, l'architecte et le maçon. *(Honni soit qui mal y pense.*

Je vous prie bien, Monsieur le Ministre, de m'excuser d'avoir osé vous dire tout ce que je pense de la Loire, dans l'intérêt de la France, et d'agréer l'expression de mes sentiments dévoués avec mes civilités les plus respectueuses et les plus empressées.

AUGUSTE MAHAUT.

A la suite des présentes communications par M. Auguste Mahaut à M. le Ministre des Travaux publics, M. Auguste Mahaut a reçu de ce Ministère, le 15 courant, la lettre suivante :

Paris, le 14 Septembre 1909.

MONSIEUR,

Comme suite à votre lettre du 9 Septembre 1909, j'ai l'honneur de vous faire connaître que M. le Ministre des Travaux publics me charge de vous recevoir. Je serai à votre disposition Samedi prochain, 18 Septembre, ou Mercredi, 22 Septembre, de 10 heures à midi.

Recevez, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le Chef du Cabinet technique,
MARLIO.

RÉSUMÉ

des communications fournies au Ministère des Travaux Publics par M. Auguste Mahaut, le 18 septembre 1909.

Le 18 courant, M. Auguste Mahaut eut avec M. Marlio, chef du cabinet technique de M. Millerand, un entretien que nous résumerons ainsi :

La conversation s'engagea d'abord sur l'ensemble de la navigation intérieure, et ensuite principalement sur l'importante question de la voie navigable de Briare à Nantes :

Loire navigable et Canal latéral à la Loire

Au point de vue économique, a dit M. Mahaut, le transport par le fleuve, s'il était susceptible d'une réelle amélioration dans une certaine mesure, coûterait le double que par chemin de fer et cinq fois plus cher que par un canal.

Au point de vue technique, un fleuve qui ne possède qu'un mètre de profondeur dans un chenal où l'on a déclaré les travaux terminés après cinq ans d'efforts pour l'améliorer sur 14 kilomètres, dans sa section la plus basse, entre Angers et Nantes, ne peut prétendre à prendre rang parmi les voies navigables françaises.

Les plus beaux discours que vous pourrez entendre en faveur du projet de la Loire navigable viendront toujours s'échouer devant la réalité des faits. Mais la période des beaux discours est heureusement passée, car devant le fleuve les plus beaux talents devront s'incliner ; c'est ce que j'ai cherché à faire comprendre, il y a dix ans, à M. Linyer, président du Comité Central de la Société de la Loire navigable, en le prévenant trois fois en dix-sept jours (13 juin 1899, au Congrès de Blois ; 21 juin 1899, par la lettre que j'ai eu l'honneur de

vous adresser ; 30 juin 1899, dans son propre cabinet, à Nantes), qu'il faisait fausse route. Car avant de combattre à outrance, comme je l'ai fait, ce projet de Loire navigable, j'ai voulu avant tout être logique dans l'accomplissement de mes devoirs tant envers mes adversaires qu'envers mon pays.

Je ne doute pas de la bonne foi des hommes éminents qui sont à la tête du projet de Loire navigable, mais, indépendamment de toutes les démonstrations que j'ai faites, les faits sont là, visibles à tous les yeux et reconnus par les autorités riveraines comme par tous les gens de métier qui voient, comme M. le sénateur Guingand et moi, l'erreur aussi grosse qu'une cathédrale.

En opposition à ce projet qui aurait été funeste au pays s'il ne lui avait pas barré la route, M. A. Mahaut a montré à M. Marlio les immenses avantages pour le pays du canal latéral à la Loire, moyen de transport de tout repos, qui sera un jour la clé de la navigation intérieure ; son tonnage considérable, depuis que le très distingué ingénieur en chef M. Mazoyer l'a rendu le plus beau canal de France, en portant son mouillage de $1^{m}60$ à $2^{m}20$, depuis Roanne jusqu'à Briare, ce qui fait qu'il passe 1.000 bateaux **par mois** contenant **cent mille** tonnes aux écluses de Marseilles-les-Aubigny, indépendamment de tout le trafic d'amont et d'aval qui ne les franchit pas et que l'on peut évaluer à 40.000 tonnes, ce qui fait 140.000 tonnes par mois. A ce propos, M. A. Mahaut rappelle que le Rhône n'a transporté que 266.000 tonnes en 1897, 201.000 tonnes en 1904 et 259.000 tonnes en 1906, ce qui revient à dire que le canal latéral fait en un mois une grande partie de ce que fait le Rhône en un an.

Il a fait, d'autre part, ressortir l'importance de la future ligne Nantes-Bâle pour le trafic national et international, comme voie navigable de pénétration dans l'Europe centrale, et signalé les bons résultats qui s'ensuivraient pour le pays si le corps des Ponts et Chaussées s'adjoignait davantage l'expérience des professionnels.

Maintenant, dit-il, qu'il est entendu, admis par le Conseil général des Ponts et Chaussées que le canal du Berry doit être

prochainement mis à grande section de Marseilles-les-Aubigny à Montluçon, ce qui provoquera très évidemment son prolongement de Montluçon à Bordeaux, mon premier but, dit M. Mahaut, est le canal latéral de Briare à Nantes et je dirai même avec raison de Briare à Saint-Nazaire, car j'ai bien peur que l'on engloutisse beaucoup de millions sans profit ou un très mince profit par l'approfondissement de la Loire maritime, mais il se trouvera sans doute des Nantais bien inspirés qui signaleront ce que je crois une faute. Etant donnés les efforts que je fais pour obtenir le canal de Briare jusqu'à Nantes, je n'ose pas m'appesantir sur cette vérité que la vraie solution pour les ports de Nantes et de Saint-Nazaire serait de le pousser directement jusqu'à Saint-Nazaire. L'avenir dira si je me trompe, ce qui est écrit reste écrit. Mon deuxième but, c'est le canal des deux mers de Marseille à Nantes, ainsi que je l'ai expliqué dans ma brochure n° 13, Congrès de Clermont, 1908.

En terminant, M. Mahaut dit à M. Marlio que le but final, le grand but, c'est l'achèvement de notre réseau navigable qui réclame **deux milliards.** M. Marlio fait observer à M. Mahaut que cette question tombait plutôt dans le domaine du Ministère des Finances que dans ses attributions particulièrement techniques. Mon sentiment, dit M. Mahaut, est que la solution du problème argent doit être le résultat d'une entente entre MM. les Ministres des Finances et des Travaux publics. Il s'agirait d'appliquer **temporairement sur les créations nouvelles** les droits de navigation pour rémunérer les capitaux privés engagés, empruntés par les Chambres de Commerce par exemple, en faisant intervenir la garantie d'intérêts par l'Etat en cas d'insuffisance de produits par les droits, conformément au projet de loi exposé au Sénat par M. Audiffred, Sénateur de la Loire et Président de la Société de propagande pour l'achèvement du réseau français de canaux et voies navigables, et ainsi que M. Mahaut le faisait déjà prévoir par une lettre qu'il adressait, le 1er octobre 1901, à M. Chollet, secrétaire-archiviste de la Société de la Loire navigable.

Extrait du « PAYS BLEU », d'Angers

Du 26 Septembre 1909

La Loire navigable compte un irréconciliable ennemi en M. A. MAHAUT, affréteur à Marseille — non pas le port provençal dont l'entrée est successivement obstruée par une sardine, par une baleine ou par une tigresse — à Marseilles-lès-Aubigny.

Pour n'être pas du Midi, M. A. Mahaut n'en tient pas moins des discours aussi tendancieux que le plus intrépide partisan de la Canebière. Et s'il lui arrive d'opposer le canal au fleuve, il met dans son discours une partialité comparable à celle de Marius opposant la glorieuse Phocée à ce malheureux Paris.

Rectifions sans attendre quelques-unes des audacieuses affirmations de M. Mahaut. Ce n'est pas un belliqueux désir qui nous pousse à la controverse, M. Mahaut a ses idées et nous les nôtres, ce qui est bien notre droit et le sien. Mais comme il est actif et remuant, qu'il écrit au ministre et qu'il fait campagne publique en faveur du canal latéral à la Loire en se servant d'arguments que nous considérons comme des sophismes, force nous est de redresser ses erreurs et de mettre le public en garde contre ses déductions.

Au surplus, la Société la Loire navigable va tenir le mois prochain un congrès à Saumur; c'est le temps que M. Mahaut choisit pour redoubler d'efforts. Il convient de l'empêcher d'égarer l'opinion au moment où les Loiristes ont besoin de tous les concours pour mener à bien la première partie de leur programme: l'aménagement de la section Angers-Nantes.

En outre, M. Mahaut a fait des prosélytes à Angers même, ce qui est un peu fort, puisque les Angevins qui souffrent de ce que les communications leur sont coupées d'avec la mer n'ont qu'un intérêt: le rétablissement rapide de ces communications. Loire ou canal, telle n'est pas pour eux

l'affaire essentielle. Mais s'ils doivent montrer des préférences, la plus élémentaire logique et la politique de l'intérêt devraient les faire incliner pour le fleuve, qui peut être mis en état dans quatre ans, non pour le coûteux canal qui ne sera pas construit, nous vivants.

Quoi qu'il en soit, M. Mahaut a des partisans ici. Il est arrivé à faire partager sa croyance à l'un de nos confrères quotidiens — que nous voyons avec regret de l'autre côté de la barricade — et qui met sa publicité au service d'une cause que nous jugeons funeste.

Notre confrère termine ainsi l'analyse d'une étude nouvelle adressée par M. Mahaut à M. Millerand, ministre des Travaux publics:

« Pendant qu'il en est temps encore, au nom de l'avenir économique de notre pays, nous venons supplier les partisans de la Loire navigable de ne plus s'entêter en un projet louable en soi, mais dont le côté pratique serait vain.

» Qu'ils viennent à nous, qu'ils s'emparent même de nos projets, qu'ils les mènent à bonne fin, c'est le vœu que nous formons pour la prospérité matérielle de notre contrée, de notre petite patrie de l'Ouest, pour la France entière intéressée au développement de la richesse publique sur tout son territoire. »

C'est au nom des mêmes intérêts, c'est dans le même esprit conciliateur, c'est avec le même désir d'amener notre confrère à nous que nous allons réunir ici quelques idées, quelques chiffres, que M. Mahaut a soigneusement laissés dans l'ombre et qui sont de nature pourtant à déplacer les convictions.

M. A. Mahaut, dans sa folle et coûteuse tendresse pour le canal (toutes les tendresses exagérées sont ruineuses) estime qu'il est le seul instrument convenable de navigation intérieure et veut en mettre partout.

Mais le canal stagnant ne vient qu'après la rivière et le fleuve, ces routes d'eau qui marchent et ne coûtent rien ou presque. Le canal ne doit intervenir normalement que pour suppléer les voies naturelles, les relier entre elles, com-

pléter l'œuvre de la nature. M. Mahaut qui s'extasie à bon droit devant le réseau des canaux du Nord, peut être sûr que les Flamands n'auraient pas construit de canaux s'ils avaient eu la Loire à leur porte. Quant à ces fameux marins d'eau douce qui ne veulent naviguer que sur les canaux, ils nous font rire presque autant que les bateliers de la Loire, qui naviguent avec dix centimètres d'eau sous la quille, mais se refusent obstinément à circuler dès qu'on leur en met 1m, 50, comme entre la Pointe et Montjean. Est-ce là la marine française? Allons donc! C'est une marine fossile courte de savoir, mais forte en langue et qui serait capable de s'aventurer sur la mer si l'on pouvait d'un coup supprimer les courants, le vent et les vagues!

Dans la pratique, on ne fait pas de distinction entre le canal et la rivière qui se complètent et se prolongent naturellement. Quand un « pénichien » flamand se rend du Nord à Paris, il commence par naviguer sur les canaux chers au cœur de M. Mahaut. Arrivé à Abbécourt ou à Janville, il quitte le canal et entre dans l'Oise; à Conflans, il entre dans la Seine. S'il ne connaît pas la rivière et le fleuve, il prend un pilote et tout est dit. Voilà comment on opère dans la pratique.

Et M. Mahaut qui ne veut pas qu'on navigue sur la Loire, niera-t-il qu'on navigue sur la Seine, sur le Rhône et la Garonne? En 1903, le port de Paris a eu un mouvement de 7.511.821 tonnes de marchandises. La Seine a porté 4.257.329 tonnes entre Paris et l'Oise, 1.558.731 tonnes entre l'Oise et Rouen.

Le Rhône a embarqué 770.774 tonnes de Lyon à Arles. Et si la Loire n'a porté, la même année, que 92.541 tonnes entre Angers et Nantes, la faute en est aux hommes plus qu'au fleuve. Que l'on recherche donc les statistiques d'il y a 50 ans!

Les rivières et les fleuves sont les voies *naturelles* de navigation. Les canaux sont les voies *artificielles*. Les canaux sont l'exception et non la règle. Les fleuves et rivières navigables mesurent en France 7.427 kilomètres.

Les canaux n'ont qu'une longueur de 4.849 kilomètres, soit 39 0/0 seulement du développement total de notre réseau de navigation intérieure.

En 1903, la statistique de la navigation intérieure donnait les résultats suivants:

Tonnage ramené au parcours d'un kilomètre :

Fleuves et rivières.....	1.921.053.053 tonnes.
Canaux.....	2.544.159.714 —

Tonnage moyen ramené à la distance entière :

Fleuves et rivières...	258.658 tonnes.
Canaux.....	524.677 —

Il nous semble que les rivières et les fleuves ne font pas mauvaise figure dans le tableau.

Le canal, que M. Mahaut nous représente comme le dernier mot du progrès, a des tares qu'il cache soigneusement et qu'il nous faut révéler.

Il coûte cher à construire: 500 ou 600.000 francs le kilomètre.

Il coûte cher à entretenir: entretien et réparations des nombreux ouvrages d'art qu'il comporte.

Il coûte cher à alimenter: des machineries puissantes doivent sans relâche envoyer dans le bief supérieur d'énormes quantités d'eau pour remplacer l'eau perdue par l'évaporation et par l'éclusage.

Il ne permet qu'une navigation lente: si l'on forçait la vitesse au delà de 2 à 3 kilomètres à l'heure, les remous produits par les bateaux emporteraient les perrés et les rives en terre.

Il a un débit limité: le canal de Saint-Quentin qui est muni d'écluses doubles ne peut, en éclusant jour et nuit, livrer passage à plus de 7 millions de tonnes. La capacité de débit d'une rivière comme l'Oise est de 20 ou 30 millions de tonnes.

Venons-en à un autre grief de M. Mahaut:

« La Loire, fût-elle rendue navigable avec un enfoncement de 1m, 20, dit-il, ne serait plus en correspondance

avec les canaux français que l'on uniformise de plus en plus à 1m,80 d'enfoncement. »

Si c'est pour cela que M. Mahaut ne veut pas qu'on y touche, avouons que ses scrupules sont puérils. Sapristi, il ne s'agit pas ici de construire une caserne!

D'abord l'uniformité que réclame M. Mahaut n'existe pas. La variété des gabarits des canaux et la variété des écluses a engendré la variété des bateaux. Les constructeurs ont bien été obligés de mouler leurs bateaux sur les dimensions des écluses très variables, comme on sait, avant l'exécution du programme Freycinet et encore dissemblables aujourd'hui. En fait de bateaux, nous avons le *margotat*, long de 21m,80, large de 5 mètres, profond de 1m,45, le *bateau prussien* (34m,50 × 5 m. × 1m,65), la *péniche flamande* (38m,50 × 5m,50 × 1m,95), la *flûte* et la *toze*.

Sur les fleuves où l'on ne connaît pas l'entrave de l'écluse, circulent des bateaux de 2.500 tonnes (Rhin), des chalands de 1.000 tonnes (Basse-Seine), de 400 tonnes (Rhône).

La voilà la marine uniforme de M. Mahaut! Et M. Mahaut qui tient à caporaliser la petite marine sait-il quelles vont être les dimensions des écluses du canal du Nord actuellement en construction? Elles sont calculées pour recevoir des bateaux de 600 tonnes.

Ce dernier argument de M. Mahaut contre la Loire n'est donc pas plus convaincant que les autres. Rétablissons la navigation dans la vallée de la Loire comme nous pourrons et le mieux que nous pourrons, voilà le seul point important, le seul auquel nous tenions.

Nous laissons M. Mahaut parfaitement libre de commencer le canal latéral d'Orléans à Tours. Mais est-il donc exagéré de le prier de laisser la Société de la Loire navigable achever entre Tours et Nantes l'œuvre si brillamment commencée?

EUGÈNE FOUBERT.

Réponse d'Auguste MAHAUT

à l'auteur de l'article du journal *LE PAYS BLEU*

Marseilles-les-Aubigny, 18 octobre 1909.

Monsieur Eugène FOUBERT

Rédacteur au journal « Le Pays Bleu »

à Angers

L'*Argus de la Presse*, chargé de m'adresser les coupures de journaux où il trouve mon nom, m'a fait parvenir l'article que vous avez bien voulu me consacrer dans le numéro du 26 septembre du journal *Le Pays Bleu*.

Je m'empresse de vous dire que pour avoir osé écrire pareille chose, il faut vraiment que vous viviez dans un pays où il n'y a qu'un fleuve sans navigation et point du tout de canaux, dans une région malheureusement en dehors de toute communication avec le réseau navigable français; ne connaissant de la Loire, sans l'avoir étudiée, que sa partie la plus rapprochée de la mer entre Nantes et Angers, et sans doute par ce que vous avez entendu dire par des hommes qui ne l'ont jamais pratiquée, qui ne connaissent pas la Loire d'en haut qui rendra vains tous les efforts qui ont été, qui sont ou qui pourront être tentés pour améliorer la Loire d'en bas.

Vous dites, au début de votre article:

« M. Mahaut a ses idées et nous les nôtres, ce qui est bien notre droit et le sien. »

Evidemment, nous avons l'un et l'autre le droit d'avoir des idées comme tout le monde; mais pour moi ce ne sont pas seulement des idées que j'ai sur la possibilité d'améliorer le fleuve, de façon à ce qu'il puisse rendre les services que vous attendez de lui, c'est une profonde conviction basée sur douze ans d'études et d'expériences sur le vif, sur le fleuve que j'ai descendu souvent depuis

plus haut que Nevers jusqu'à Nantes, qui m'a permis de constater que la Loire n'avait point de lit, point d'eau au moins huit mois de l'année, trop parfois, ce qui ne fait pas compensation, des milliards de mètres cubes de sable qui se promènent sans règle, d'une façon désordonnée, formant des hauts fonds tantôt à droite, tantôt à gauche et tantôt au milieu, ce qui a trompé tous les ingénieurs du passé qui ont tenté de maîtriser son régime et ce qui trompera sûrement, comme c'est arrivé du reste, entre la Maine et Chalonne, les ingénieurs du présent et je dirais même de l'avenir si je n'étais pas convaincu que les essais dits d'amélioration cesseront pour l'une des raisons que j'ai prophétisées à M. l'Ingénieur en chef Cuénot, le 29 juin 1906, en le remerciant d'avoir bien voulu mettre son petit vapeur et sa personnalité à la disposition de la Commission à laquelle j'appartenais et qui m'a chargé du rapport, ainsi que de ceux des visites qui ont eu lieu ensuite, toute chose que vous ignorez sans doute, mais que vous connaîtrez incessamment.

Aussitôt que je me suis aperçu que des hommes intelligents, sérieux et de bonne foi, tombaient dans la plus formidable erreur du dix-neuvième siècle, car nous étions en 1899 à cette époque, j'ai commencé par prévenir trois fois en 17 jours (13, 21 et 30 juin 1899), M. Linyer, président du Comité central de la Loire navigable, qu'il faisait fausse route, qu'il s'embarquait sur une galère qui sombrerait avant d'arriver au port.

Mes démarches étant restées vaines, j'ai commencé à combattre le projet de Loire navigable dès le lendemain, commandé par ma conscience, mes connaissances, mon expérience, ma sympathie pour l'Ouest, la ville de Nantes que j'ai beaucoup fréquentée agréablement dans ma jeunesse, et l'amour de mon pays.

Mais en parlant de la Loire dans une brochure intitulée « *L'Idée de la Loire navigable combattue par Auguste Mahaut* » (ma cinquième sur les transports), que je vous adresse par ce courrier, vous remarquerez, Monsieur, que toujours

logique, j'ai commencé par faire connaître mes titres et mes droits que personne, dans le monde des compétences, ne m'a contestés, et j'ai aussitôt après combattu :

MM. Schvoob, au Ministère du Commerce (16 juillet 1900); Laffitte, à la Chambre de Commerce de Nevers (17 septembre 1900); Laffitte, au Congrès de Montluçon (26 septembre 1900), et tour à tour, en toute bonne circonstance, dans les Comités, les Chambres de Commerce, les Congrès, les différents chefs de la Loire navigable, M. le Sénateur Denis, de la Mayenne, y compris, au Congrès national des travaux publics français, mais toujours chacun a rendu hommage à ma sincérité, à mes convictions.

Exemple: Page 151 du compte rendu du Congrès de Montluçon :

M. Cormerais, de Nantes. (Voir ce qui précède sur le compte rendu). — Il nous est très facile de répondre à l'observation de notre collègue, car si notre Société porte le titre indiqué, elle porte le sous-titre : *Pour l'exécution d'une voie navigable de Nantes à Orléans et prolongement.* Comme l'a dit M. Laffitte, le mot *Loire navigable n'est qu'une étiquette.* Je profite de la circonstance pour rendre hommage à la sincérité et à la conviction de M. Mahaut ; mais qu'il me permette, justement à cause du sous-titre que nous avons, de lui exprimer mes regrets de le voir dépenser tant d'énergie et tant de science contre des adversaires qui n'existent pas. Ce à quoi j'ai répondu : *Tant mieux.*

Page 153 du compte rendu :

M. Pergeline fils, de Nantes. — Nous n'avions pas d'idée préconçue au sujet du canal, comme l'a dit M. Cormerais; dans la partie maritime, sur 60 kilomètres nous utiliserons la Loire maritime et un canal latéral dans une autre partie, et par l'emploi de ces deux moyens nous sommes arrivés à faire monter le trafic maritime de Nantes de 400.000 tonnes à un million de tonnes.

M. Mahaut. — C'est ce qui prouve que la Loire n'a pu être rendue navigable même de Nantes à l'Océan, puisqu'il a fallu faire un canal.

Aux pages 149 et 150, je trouve ceci:

M. Mahaut. — Je conclus qu'un canal de Marseille à Nantes est possible avec un même tirant d'eau et avec deux chevaux au bout d'une corde; ceci va venir, nous sommes sur le point de voir le canal de Marseille au Rhône se faire, il est demandé, il est presque adopté; 27 Chambres de Commerce du Sud-Est ont demandé le canal latéral au Rhône; donc ça nous fait deux canaux. Vous avez voté ce matin, avec juste raison, les décisions de la Chambre de Commerce de Saint-Etienne qui vous demande le canal de la Loire au Rhône, comme nous le demandons depuis 40 ans. J'espère que vos décisions de ce matin auront un bon résultat. Ces Messieurs ont déjà 20 millions; dans ces conditions, le gouvernement ira très vite et mettra de la bonne volonté, le canal du Rhône à la Loire fera donc communiquer le canal latéral au Rhône avec le canal latéral à la Loire.

Le canal latéral à la Loire de Roanne à Briare est tout fait (250 kilom. de long), nous voilà donc arrivés à Briare avec un même bateau, avec une traction de **trois millimes** et un coût de transport **d'un centime par kilomètre.** Que reste-t-il à faire pour aller à Nantes? **Un canal latéral!** (Bravos.) »

Ceci vous prouve que je ne m'occupe pas seulement de prolonger jusqu'à Nantes le canal latéral qui existe déjà de Roanne jusqu'à Briare, à la grande satisfaction du commerce, de l'industrie et de l'agriculture comme de la batellerie, mais que j'ai préconisé aussi et partout le canal des deux mers de Marseille à Nantes, comme les canaux du Berry, notamment au Congrès de Clermont de 1908 à l'Association française, pour l'avancement des sciences, comme j'ai préconisé tous les canaux qui manquent à la France, en signalant les grandes artères navigables qui feraient communiquer nos principaux canaux à nos principaux ports de mer et particulièrement le canal latéral à la Loire pour votre bonheur, car je suis désolé de voir tout l'Ouest en dehors du réseau navigable français.

Cette entrée en connaissance serait déjà suffisante pour me permettre de vous dire qu'il devient inutile de réfuter vos théories par la double raison:

1° Qu'elles se trouvent toutes réfutées à l'avance dans mes nombreux ouvrages, ainsi que vous le reconnaîtrez vous-même aussitôt après lecture;

2° Parce que le projet de Loire navigable a été condamné par le Ministère des Travaux publics, au point de vue de l'intérêt général, le 18 mars 1908, M. Charguérand, directeur de la navigation, ayant formellement déclaré à la Commission sénatoriale des voies navigables, présidée par M. de Freycinet, que la Loire navigable ne pouvait être qu'une voie locale, mais que pour le trafic national et international il fallait le canal.

C'est donc une question jugée, car ce n'est pas, je pense, pour une voie locale, qui n'existera jamais d'une façon à pouvoir concurrencer le chemin de fer d'Orléans, que les Comités de la Loire navigable ont tenu en haleine la France depuis 17 ans, mais bien pour une grande voie navigable d'intérêt national, comme l'ont toujours compris les partisans du projet de Loire navigable comme les partisans du canal latéral.

La question étant jugée, je pourrais m'abstenir d'en dire davantage.

Donc, si je prends le temps de répondre maintenant à votre article — et je n'en ai guère de reste étant donné mon mouvement de navigation, — c'est parce que j'ai la conviction de vous convertir, de vous gagner à ma cause d'ici fin courant sinon avant, et vous me direz vous-même quand ce sera chose faite.

Vous dites, Monsieur, en débutant:

« La Loire navigable compte un irréductible ennemi en M. Mahaut, affréteur à Marseille — non pas le port provençal dont l'entrée est successivement obstruée par une sardine, par une baleine ou par une tigresse, — à Marseilles-lès-Aubigny.

» Pour n'être pas du Midi, M. A. Mahaut n'en tient pas moins des discours aussi tendancieux que le plus intrépide partisan de la Canebière, et s'il lui arrive d'opposer le canal au fleuve, il met dans son discours une partialité comparable à celle de Marius opposant la glorieuse Phocée à ce malheureux Paris. »

Dans le fait de m'avoir comparé à un habitant de la Canebière, vous n'en avez pas la primeur, car à la suite du Congrès de navigation de Bordeaux, en 1907, M. Yves Guyot, ancien Ministre des Travaux publics, écrivait dans le *Siècle* du 23 juillet 1907:

« Le Congrès de navigation a eu deux tribuns : M. Delboy, juge de paix à la Rochelle et Conseiller général de la Gironde; M. Mahaut, agent de navigation à Marseilles-les-Aubigny, à la jonction du canal du Berry et du canal latéral à la Loire. On crut d'abord que M. Mahaut était de la cité Phocéenne, il prouva qu'il y avait aussi des tribuns dans le Cher. L'eau des canaux s'agitait à sa voix tonnante, et Neptune du canal du Berry, il y soulevait des tempêtes. »

Vous voyez, Monsieur, qu'en débutant vous n'êtes pas arrivé bon premier et que vous n'avez pas droit à la priorité. Quant à la seconde partie de votre phrase, qui dit que je mets dans mes discours « *une partialité comparable à celle de Marius opposant la glorieuse Phocée à ce malheureux Paris* », c'est une phrase bien savante, Monsieur. Les mariniers qui se désolent de voir massacrer leur fleuve ne comprendront jamais cette allusion, mais comme vous êtes plus fort en lettres et en histoire qu'en navigation, vous la leur expliquerez dans un prochain article, j'ose l'espérer; quant à moi, je vous excuse, puisque vous m'avez jugé sans me connaître et que ce que vous croyez vrai se trouve absolument contraire à la vérité, et cette vérité, en ce qui concerne ma partialité, je vous l'ai déjà fait connaître plus haut en vous informant qu'avant de combattre le projet de la Loire navigable à outrance, forcé par ma conscience et mes connaissances à dire cette vérité pour

le bien de mon pays, j'avais prévenu trois fois M. Linyer en 17 jours de la mauvaise voie où il s'engageait, et qu'au Congrès de Montluçon de 1909 les Nantais ont rendu hommage à ma sincérité et à ma conviction comme à ma science dans la question.

Cette vérité, c'est que la France est un pays de navigation par les canaux et que l'avenir de la navigation intérieure appartient aux canaux.

C'est là une vérité. Quand on veut faire triompher des idées justes et pratiques, il faut constamment frapper sur le clou, et je cogne à coups redoublés, et les encouragements que j'ai reçus des forces vives de la nation ne peuvent que m'inviter à redoubler d'efforts.

C'est encore une vérité, et je vous rendrai justice tant que vous direz des vérités.

Oui, j'écris au Ministre pour l'éclairer, sans crainte d'être démenti par les faits et par le temps et encore moins par le fleuve, et ce n'est pas la première fois, c'est la sixième à M. le Ministre des Travaux publics Millerand, et vous pouvez lire ma première lettre, comme tous mes lecteurs l'ont lue, dans le numéro 6 de mon ancien journal « La Navigation par les canaux », lettre en date du 10 février 1900, nº 6, page 7.

Et ce n'est pas seulement à M. le Ministre Millerand que j'ai écrit, j'ai écrit à tous les Ministres des Travaux publics qui ont passé depuis 10 ans:

A M. Maruéjouls, nos 11 et 22 de « La Navigation par les canaux »;

A M. le Ministre Baudin, sous le nº 21 du même journal;

A M. le Ministre Gauthier, le 17 décembre 1905;

A M. le Ministre Barthou, le 18 novembre 1906.

J'ai aussi écrit au Conseil municipal de Paris, le 25 juin 1901; à MM. les Sénateurs et Députés, le 26 janvier 1902; à la Commission des Travaux publics de la Chambre des Députés, le 24 février 1908, et toujours pour le bien de mon pays.

Mais ce n'est pas seulement pour appeler leur attention sur la grave question de la Loire et du canal latéral que

je les ai entretenus, c'est sur l'ensemble de notre navigation intérieure et même parfois extérieure, toutes leur parlant tantôt des canaux du Berry, tantôt du canal latéral au Rhône, du canal de la Loire au Rhône; enfin de tous les canaux qui nous manquent, et aussi pour leur dire que les fleuves français ne ressemblaient pas aux fleuves allemands, que la Loire ne ressemblait pas à l'Elbe par exemple, fleuve auquel on a voulu la comparer, et même pour leur dire que nous mettons plus de temps à discourir et à solutionner des questions simples que nos voisins à exécuter leurs projets. Ce ne sont pas des lettres toujours portant sur un même sujet particulier, ce sont des lettres inspirées par l'amour de la navigation et de mon pays et je suis bien convaincu que tous l'ont compris ainsi. J'ai même écrit à M. le Président de la République, le 6 janvier 1904 (cette fois plus particulièrement sur la voie navigable de l'Ouest, tellement je tiens à faire votre bonheur malgré vous), et j'ai eu l'honneur de recevoir accusé de réception par retour du courrier.

Vous dites ensuite:

« Quoi qu'il en soit, M. Mahaut a des partisans ici, il est arrivé à faire partager sa croyance à l'un de nos confrères quotidiens — que nous voyons avec regret de l'autre côté de la barricade — et qui met sa publicité au service d'une cause que nous jugeons funeste. »

Mais oui, Monsieur, je suis arrivé à faire partager ma croyance à M. Paré, directeur du « Patriote de l'Ouest », à Angers, d'autant plus fortement qu'il a compris très vite et depuis longtemps que la cause que vous jugez funeste, il la juge excellente, comme j'ai fait partager ma croyance au « Populaire » de Nantes dès 1899, aussitôt après lecture de ma brochure « L'idée de la Loire navigable », qu'il a du reste reproduite dans son entier dans son journal, gratuitement et patriotiquement, jugeant bien vite que j'avais raison.

Mais ce n'est pas seulement au « Populaire de Nantes » et au « Patriote de l'Ouest » que j'ai fait partager ma

croyance sur la navigation intérieure comme sur la Loire navigable, je l'ai fait partager aussi:

Au « Lyon Républicain », à la « Dépêche de Lyon », à l'« Union Républicaine de Roanne », aux « Journaux du Cher et de la Nièvre », à l'« Indépendant de Loir-et-Cher », etc., etc.

Et vous verrez aussi, par la feuille ci-jointe, que le « Gil-Blas » partage absolument mon opinion sur la Loire navigable; je serais même disposé à croire que le journal « La Petite Loire » de Saumur la partage également, si j'en juge par la feuille que vous trouverez sous ce pli.

Mais ce ne sont pas seulement les journaux qui, d'un bout à l'autre de la Loire, partagent mon opinion, il y a aussi des personnalités, des autorités de votre ville et de la ville de Nantes qui partagent ma croyance, et de plus en plus nombreuses au fur et à mesure qu'elles voient s'éterniser la question du projet de Loire navigable sans résultats, ainsi que ceux qu'elles déclarent nuisibles aux riverains; et quant aux mariniers, ils la partagent encore plus, si c'est possible, ma croyance, car ils sont désolés de voir les travaux qu'on leur fait.

Quant au Conseil général de Maine-et-Loire, il a montré son peu de confiance dans la cause que vous soutenez le 28 août 1901, en refusant les 255.000 francs que lui demandaient les comités de la Loire navigable, et les protestations qui viennent de se manifester de la part des maires des communes riveraines semblent bien indiquer qu'ils partagent plutôt ma croyance que la vôtre.

Si je vous dis tout cela, Monsieur Eugène Foubert, c'est parce que j'ai des titres et des droits à parler des fleuves et des canaux, que j'ai particulièrement étudié la Loire pendant 12 ans en la descendant avec mes diverses flottilles de bateaux depuis plus haut que Nevers jusqu'à Nantes et que j'ai livré des bateaux dans les ports de votre ville par dizaine à la fois, comme l'ancienne maison Turquet et Maupoint, d'Angers, pourrait en témoigner, et que je

connais les canaux par expérience aussi, les ayant exploités depuis 50 ans.

Vous dites un peu plus loin :

« *M. Mahaut, qui s'extasie à bon droit devant le réseau des canaux du Nord, peut être sûr que les Flamands n'auraient pas construit de canaux s'ils avaient eu la Loire à leur porte.* »

Quelle erreur! Si la Loire ressemblait à la Seine, vous auriez raison, Monsieur, quoique le meilleur des fleuves qui est bien la Seine ne vaille pas un bon canal, attendu que la Seine, tout en donnant de bons résultats, ne les donne pas d'une façon absolue et permanente, ni sans accidents, alors que les canaux à niveau invariable de 2 m. 20 de mouillage donnent, eux, des résultats absolus et permanents; s'ils avaient eu la Loire à leur porte, en gens de métier et pratiques, ils l'auraient laissée pour ce qu'elle vaut: rien comme navigabilité.

Vous ajoutez: « *Quant à ces fameux marins d'eau douce qui ne veulent naviguer que sur les canaux, ils nous font rire presque autant que les bateliers de la Loire qui naviguent avec 10 centimètres d'eau sous la quille, mais se refusent obstinément à circuler dès qu'on leur met 1 m 50 comme entre la Maine et Montjean.* »

Permettez-moi de vous dire, Monsieur, qu'ici vous intervertissez les rôles, les mariniers de la Loire seraient assez disposés à rire de ce que vous venez d'avancer s'ils n'avaient pas tant de bonnes raisons pour pleurer sur les travaux déclarés terminés entre la Maine et Chalonnes. On aurait dû les écouter lorsqu'ils sont allés trouver les Comités de la Loire navigable à Chalonnes, ils auraient dit des vérités en gens connaisseurs du métier; comme on n'a pas voulu les écouter, ils ont écrit à M. le Directeur du journal l' « Indépendant du Loir-et-Cher » une lettre que vous trouverez dans ce journal qui sera de nature à vous édifier, où les mariniers de la Loire se plaignent avec énergie. A ce propos, permettez-moi de vous dire aussi que pour parler utilement navigation il faut la connaître, et pour la connaître, il faut la pratiquer, et que les

gens du métier en connaissent plus long sur les questions qui les intéressent directement que les avocats les plus éloquents; ils n'ont étudié qu'une chose, eux, leur métier, qui est assez difficile sur un pareil fleuve, trouvez donc naturel qu'ils le connaissent bien et ne riez pas d'eux; mais si vous ne croyez pas que les mariniers soient dignes d'être écoutés, qu'à cela ne tienne, je vous mettrai en main l'opinion d'un groupe d'ingénieurs, et notamment d'un ingénieur nantais qui connaît la navigation aussi bien pratiquement que théoriquement, et puisque je parle d'ingénieurs, je vous invite à lire le rapport de M. l'Ingénieur Robert sur lequel M. le comte de Bougé, aujourd'hui duc de Caylus, conseiller général de Maine-et-Loire, s'est basé pour faire rejeter les crédits par le Conseil général d'Angers en août 1901.

Il était si peu sûr d'un bon résultat pour la section *Nantes-Angers* que vous trouverez le doute qui subsiste dans toutes les parties de son rapport.

L'expérience nous guidera — l'expérience nous apprendra — l'expérience qu'on devra acquérir, etc., etc.

Et le Ministère lui-même était si peu sûr du bon résultat qu'il a prévu à l'avance le cas où il serait dans l'obligation de remettre les choses en l'état.

Un peu plus loin vous dites:

« *M. Mahaut, qui ne veut pas qu'on navigue sur la Loire, niera-t-il qu'on navigue sur la Seine, sur le Rhône et la Garonne?*

» *En 1903, le port de Paris a eu un mouvement de 7.511.821 tonnes de marchandises. La Seine a porté 4.227.529 tonnes entre Paris et l'Oise, 1.558.721 tonnes entre l'Oise et Rouen.*

» *Le Rhône a embarqué 770.774 tonnes de Lyon à Arles.*

» *Et si la Loire n'a porté la même année que 92.541 tonnes entre Angers et Nantes, la faute en est aux hommes plus qu'au fleuve.*

» *Que l'on recherche donc la statistique d'il y a 50 ans.* »

Ceci prouve, une fois de plus, que vous ne connaissez

ni l'écrivain ni ses travaux, car en ce qui concerne la Seine, je l'ai toujours exceptée; je lui ai accordé dans mon volume «**Des Transports**: *Fleuves et Canaux*», tous les égards qu'elle mérite, en disant pourquoi: parce que ce fleuve a un débit lent à pente douce, qu'il n'a que 25 mètres de pente pour parcourir 375 kilomètres, tandis que la pente sur la Loire est de 100 mètres pour la même distance, c'est-à-dire que la Seine est bonne parce qu'elle ressemble d'aussi près que possible à un canal, sans le valoir pourtant, parce que tout en offrant une bonne navigabilité, les services qu'elle rend ne sont ni absolus ni permanents, alors qu'un canal à niveau invariable, sur lequel on ne craint ni les sables, ni les brouillards, ni les vents, ni les tempêtes, rend, lui, des services absolus et permanents et, en plus, l'économie et la sécurité. J'accepte donc pour la Seine et pour 1903 vos chiffres pour les raisons que je viens de signaler; mais ce que je n'accepte pas, c'est votre tonnage de 770.774 tonnes pour le Rhône de Lyon à Arles.

En 1897, le Rhône a transporté 226.000 tonnes. Il s'est élevé successivement, dans la période de 1897 à 1902, au tonnage moyen de 300.000 tonnes.

En 1903, l'année la plus forte que vous me présentez, le Rhône a atteint 369.000 tonnes, son tonnage officiel en tonnes kilométriques était de 505.942.469 divisé par 287 kilomètres.

En 1904, le tonnage du Rhône retombe à 201.545 tonnes (voir le Génie civil du 6 janvier 1908, page 173.)

En 1906, il atteint 249.081 tonnes (Rapport de M. Coignot, vice-président de la Chambre de Commerce de Lyon en 1909.)

En 1907, il a monté jusqu'à 366.931 tonnes : or, 226.000 + 300.000 + 369.000 + 201.545 + 249.081 + 366.931 = 1.712.557 tonnes, divisé par 6 donne 285.426 tonnes pour la moyenne de 1897 à 1909; mais si on prend la moyenne depuis 25 ans que l'on a commencé les travaux dits d'amélioration, nous trouvons 250.000 tonnes par an environ, ce qui fait en 25 ans 6 millions et demi de tonnes transportées après

50 millions dépensés, c'est-à-dire que le contribuable a payé sans s'en douter 8 francs par tonne pour obtenir un transport trois fois plus cher que par un canal latéral de Lyon à Arles, qui ne serait que de 2 fr. 50 par tonne pour 287 kilomètres.

Je ne saurais vous blâmer d'avoir choisi, pour me parler du Rhône, l'année où son tonnage a été le plus considérable depuis 25 ans: l'année 1903; mais je vous ferai remarquer à mon tour que ce tonnage, qui était de 369.000 tonnes en 1903, n'était plus que de 201.000 tonnes l'année suivante, en 1904, soit une différence de près de moitié en moins.

Est-ce qu'une pareille différence, d'une année à l'autre, ne prouve pas son impuissance relative en n'offrant au commerce qu'une mauvaise navigabilité? Si les autres cours d'eau naturels ou artificiels avaient présenté une grande différence en moins, vous pourriez me dire que le trafic a diminué sur tout l'ensemble des voies navigables par suite de grèves ou toute autre raison, mais la Seine a transporté 79 millions de tonnes kilométriques de plus en 1901 qu'en 1903 et le canal latéral à la Loire a vu son tonnage s'augmenter de 21 millions de tonnes kilométriques en 1904 (chiffres indiscutables puisés à la meilleure source). Cela ne prouve-t-il pas que j'avais raison d'écrire à la Chambre de Commerce de Roanne, en décembre 1876, et à MM. les Sénateurs et Députés, le 26 janvier 1902, au moment de la discussion sur l'outillage national, la lettre imprimée que je joins à la présente où vous lirez:

« *Que le Rhône et la Loire étaient des fleuves récalcitrants qui ne se prêteraient jamais, sous la main de l'homme, à une amélioration réelle et que, par cette raison, la navigation sur la Loire était perdue et que tout portait à croire que celle du Rhône se perdrait.* »

Vous avez parlé aussi de la navigation sur la Garonne. Le faible tonnage de ce fleuve, après avoir diminué de moitié dans la période comprise entre 1897 et 1903, n'a presque pas varié entre 1903 et 1907:

56.266.862 tonnes kilométriques en 1897.
32.705.997 — en 1903.
32.185.369 — en 1907.

Vous voilà fixé sur la Seine, le Rhône et la Garonne.

Quant à la Loire, avec ses 90.000 tonnes comme maximum, vous savez ce que j'en pense. On est en train de la mutiler après 17 ans d'études et 5 ans d'efforts ; l'exemple du Rhône ne suffisait pas, il fallait dépenser là de l'argent qui serait si utile ailleurs, mais je ne suis pas inquiet quant au résultat final, vivant avec la conviction que les intéressés ne voudront pas continuer à fournir des fonds, et on finira par abandonner ce fabuleux projet dont on aurait bien dû ne pas s'occuper. Et ce sera fort heureux pour le corps des Ponts et Chaussées, car l'échec pour lui serait à la hauteur de l'erreur, et malgré les conclusions de sa Commission, publiées dans le *Journal Officiel* du 29 juillet dernier, qui n'ont provoqué que des désillusions dans l'ensemble du pays, il me reste trop de confiance et de respect dans et pour ce savant corps pour supposer qu'il voudrait continuer des travaux si justement critiqués par les maires des communes riveraines intéressées dans Maine-et-Loire et après les manifestations qui viennent de se produire dans Nantes par le Congrès radical et dans le département d'Indre-et-Loire par le vœu émis par le Conseil général et par le Conseil d'arrondissement de Tours et par les vœux des départements du Centre, tous en faveur du canal latéral, pour supposer, dis-je, la continuation des travaux qui ne peuvent être, même comme voie locale, d'aucune utilité pour les départements de la Loire-Inférieure, Maine-et-Loire, Mayenne et Sarthe, — puisque la Maine est plus profonde que la Loire et que le mouillage normal de la Sarthe et de la Mayenne est de 1 m. 60 et que l'on ne pourra jamais, vous m'entendez bien, rendre la Loire régulièrement navigable, même à 1 m. 20.

Vous dites en continuant dans votre article :

« *En 1903, la statistique de la navigation intérieure donnait les résultats suivants :*

» *Tonnage ramené au parcours d'un kilomètre :*

» *Fleuves et rivières*..... *1.921.053.053 tonnes.*
» *Canaux*..... *2.544.159.714* —

» *Tonnage ramené à la distance entière :*

» *Fleuves et rivières*..... *258.658 tonnes.*
» *Canaux*..... *524.677* —

» *Il nous semble que les rivières et les fleuves ne font pas mauvaise figure dans le tableau.* »

Eh bien, mais il me semble que les canaux forment un joli cadre au tableau, et que vous commencez à me donner raison.

Car si de ces 258.658 tonnes vous sortiez la Seine, l'Oise et la Saône, le tonnage de ces trois cours d'eau en 1903, que resterait-il au profit des autres fleuves et rivières?

Voyons cela un peu:

Le tonnage de la Seine, ramené au parcours d'un kilomètre en 1903, a été de.....	875.999.079 tonnes.
Celui de l'Oise a été de.....	385.626.493 —
Celui de la Saône a été de.....	165.013.366 —
Ensemble.....	1.426.632.938 tonnes.
Il reste seulement pour le Rhône, la Garonne, l'Escaut et tous les autres cours d'eau naturels.....	494.420.115 —
Egale vos.....	1.921.053.053 tonnes.

Eh bien, le canal latéral à la Loire à lui seul a donné, en 1903, un tonnage de :

168.409.384 tonnes de Digoin à Briare,
et 23.901.704 — de Ranne à Digoin.

Au total. 192.311.088 tonnes.

En résumé:

En 1903, tous les cours d'eau, fleuves et rivières, canalisés ou non canalisés, ont produit, en distrayant la Seine, l'Oise et la Saône, un total de 494.420.115 francs. Et le canal latéral à la Loire à lui seul 192.901.704 francs, soit

presque la moitié des fleuves et rivières ainsi qu'il vient d'être expliqué.

Le Marseillais de la Canebière vous dirait: « Zuze un peu, mon bon, si le canal latéral allait jusqu'à Nantes. »

Le Marseillais de Marseilles-les-Aubigny ne peut pas dire autrement, sauf *l'accent*, mais il ajoute, celui de Marseilles-les-Aubigny: « Que si le canal latéral allait jusqu'à Nantes, il ferait à lui tout seul un tonnage bien supérieur à celui de tous les fleuves et rivières de France, la Seine, l'Oise, la Saône toujours mises en dehors. »

Vous continuez en disant:

« *Le canal que M. Mahaut nous représente comme le dernier mot du progrès, a des tares qu'il cache soigneusement et qu'il nous faut révéler.*

» *Il coûte cher à construire : 500 ou 600.000 francs le kilomètre.*

» *Il coûte cher à entretenir : entretien et réparations des nombreux ouvrages d'art qu'il comporte.*

» *Il coûte cher à alimenter : des machines puissantes doivent sans relâche envoyer dans le bief supérieur d'énormes quantités d'eau pour remplacer l'eau perdue par l'évaporation et par l'éclusage.* »

Halte là! cher Monsieur, et asseyons-nous, car j'en ai pour un moment à vous expliquer que cette phrase à elle seule suffirait pour faire condamner tout votre article par le monde qui vit partout ailleurs que dans l'Ouest où les canaux sont inconnus, sauf pourtant un assez grand nombre de personnalités des départements de Maine-et-Loire et de la Loire-Inférieure que j'ai eu le plaisir de voir venir prendre place sous mon drapeau que vous critiquez, Monsieur Eugène Foubert, par la raison très excusable que vous ne le connaissez pas; sans doute par ce que vous étiez en villégiature quand nous l'avons placé dans la salle de votre Hôtel de Ville, le 26 août 1908, accompagné du remarquable et glorieux discours de l'amiral de Cuverville, applaudi par M. le Maire et M. le Président de la Chambre de Commerce de votre ville, auxquels ont succédé à la tribune M. le Sénateur Guingand, du Loiret; le docteur

Papillon, président de la XVIIe section (section d'économie politique et statistique au Congrès de Reims, organisé par l'Association française pour l'avancement des sciences en août 1907) et votre serviteur. (Vous trouverez la narration résumée de cette conférence dans le journal « Le Petit Maine-et-Loire » du 28 août 1908.)

Mais, puisque vous étiez absent, permettez-moi de vous lire un article du journal « La navigation fluviale et maritime », en date du 27 mai 1905.

Vous voulez bien, alors je commence.

Le Canal latéral à la Loire

De Digion à Briare.

Marseilles-les-Aubigny, 24 Mai 1905.

Monsieur le Directeur,

Depuis une dizaine d'années, on a beaucoup parlé du projet de la Loire navigable et non moins parlé du canal latéral de Briare à Nantes, en opposition avec le projet de la Loire navigable par le fleuve.

Tout le monde sent bien qu'il faut absolument une bonne voie navigable dans l'Ouest de la France pour relier ce point cardinal, le port de Nantes, au reste du réseau navigable, très incomplet en lui-même, à part le Nord et l'Est, mais que chaque région s'efforce d'améliorer et compléter.

Les personnes qui jugent sur les apparences et qui voient un beau fleuve inutile, faisant partie des chemins qui marchent, selon le mot de Pascal, « se demandent pourquoi il ne marche pas en portant des bateaux ».

D'autres, plus instruits sur les choses pratiques de la navigation, ayant reconnu depuis longtemps les inconvénients des cours d'eau naturels comme bonne navigabilité et les avantages de l'eau morte pour transporter sûrement, avec économie, les marchandises d'un point à un autre, demandent un canal.

Des quantités de discours ont été prononcés en faveur de la voie navigable par le fleuve, et des quantités de démonstrations ayant été faites en faveur du canal, j'ai pensé qu'il ne serait peut-être pas inutile de rappeler qu'il existe une partie de Loire comprise entre Digoin et Briare, comme il existe un canal latéral à la Loire sur le même parcours, et j'ai pensé aussi que si le fleuve avait été délaissé sur ce parcours, alors que les bateaux abondent et circulent à fort tonnage tout le long du fleuve par le canal, il devait y avoir une raison. C'est qu'en effet on a reconnu au fleuve tant de défauts et au canal tant de qualités, que dès le premier quart du XIXe siècle, tous les hommes compétents de l'époque se sont montrés partisans de la construction d'un canal dans cette partie centrale du fleuve, et j'en ai conclu que si le canal avait été trouvé bon en haut, il devait être également bon en bas, et que le canal existant de Digoin à Briare, faisant suite au canal du Centre et au canal de Roanne à Digoin, pouvait plaider sa cause lui-même, mieux que ne le sauraient faire les plus habiles avocats.

S'il pouvait plaider comme avocat, il dirait aux membres de la Chambre et au Sénat:

« Vous vous occupez de ma sœur aînée « La Loire », aussi vieille que le monde, qui n'a jamais su donner une bonne navigabilité, sa conduite étant irrégulière et incorrigible.

» Songez plutôt à me donner un frère qui aura une existence calme et raisonnable, qui conduira à l'Océan, sans fatigue ni surprises désagréables, avec aisance, régularité, sécurité, les marchandises venant de partout que je lui apporterai.

» J'entends dire que sa naissance serait coûteuse, ce n'est pourtant pas ce qui est arrivé pour la mienne. J'en ai conservé les factures et vais rappeler les chiffres à ceux qui les ont oubliés et les faire connaître à ceux qui ne les ont jamais connus, parmi lesquels pourraient bien se trouver des partisans de ma vieille sœur.

» Je suis né dans l'esprit des pouvoirs publics en vertu d'une loi datant du 14 août 1822. Ma construction a été commencée vers 1828, j'ai marché tout seul, depuis Digoin jusqu'en amont du pont du Guétin, en décembre 1837, et au mois de juillet de l'année suivante pour ma partie inférieure.

» Les dépenses de construction pour ma ligne principale, c'est-à-dire sans compter les embranchements, se sont élevées à 32.602.600 francs,

Savoir:

« Sur les fonds de l'emprunt.....	Fr.	12.000.000
» Sur les fonds du Trésor, après l'épuisement de l'emprunt jusqu'au 31 décembre 1833.		7.227.086
» Sur les fonds de la loi du 27 juin 1833...		8.597.334
» Et sur les fonds des lois des 12 juillet 1837 et 9 août 1839, etc.....		4 807.580
» Total.....	Fr.	32.602 000

pour 197 kilomètres, soit 165.497 francs par kilomètre. »

Nous voilà bien loin des 612.000 francs par kilomètre indiqués par les partisans du projet de la Loire navigable, et je ne resterai pas sans faire remarquer que dans la dépense de construction de 165.497 francs par kilomètre du canal latéral de Digoin jusqu'à Briare, se trouvent compris deux ponts-canaux, remarquables travaux d'art, deux ponts-aqueducs, dont l'un jeté sur la Loire à Digoin pour raccorder le canal du Centre au canal latéral à la Loire, et l'autre jeté sur l'Allier, celui du pont-canal du Guétin si admiré des étrangers.

Je ne crois pas que les matériaux de construction aient beaucoup augmenté depuis 1840, j'inclinerais, au contraire, à penser qu'ils auraient diminué, vu la facilité qu'ont apportée les nouveaux moyens de transport pour les amener à pied-d'œuvre, et ma conviction est que nos ingénieurs sauront réaliser une très sensible économie sur le chiffre de 612.000 francs par kilomètre que nous nous refusons à admettre.

Le mouvement des marchandises qui ont circulé sur le canal latéral entre celui du Centre et celui de Briare pendant l'année 1848, ramené au parcours moyen de 197 kilomètres, était représenté par 103.665 tonnes.

Aujourd'hui, dans un rayon de 15 kilomètres, autour de notre petit pays de Marseilles-les-Aubigny, il se fabrique 250.000 tonnes de chaux et ciments et si l'on ajoute le tonnage de transit provenant de l'Est et du Nord, aciers, fontes, fers, charbons, cokes, nous atteignons 300.000 tonnes, et il paraît qu'avant la création du canal de la basse Loire, le tonnage général du port de Nantes était d'environ 250.000 tonnes en 1895.

Le canal latéral à la Loire de Digoin à Briare a donc fait du petit port de Marseilles-les-Aubigny un port supérieur en 1905, au port de Nantes comme tonnage en 1895. Voilà les effets, les résultats d'un bon canal.

AUGUSTE MAHAUT.

Si vous trouvez à ce canal des tares que je cache soigneusement, il serait bon de me les révéler autrement qu'en annonçant que le prolongement du canal de Briare à Nantes coûterait 600.000 francs par kilomètres et surtout qu'il coûterait cher à entretenir, car non seulement son entretien est peu coûteux, mais on ne le met en chômage qu'une vingtaine de jours tous les deux ans, ce que vous ignorez sans doute, alors que sur la Loire il faudrait faire marcher les suceuses perpétuellement pour refaire le lendemain le chenal que les sables auraient obstrué la veille. Et à ce propos, le vent de l'Ouest m'apporte la nouvelle que depuis le 2 octobre courant la suceuse qui travaillait à la pointe est partie à l'aval de la Guillemette. à l'extrémité ouest de l'île de Béhuard, et continue, comme à la pointe, à prendre le sable dans le chenal et à le déposer dans les casiers. Si nous étions au mois de juillet, à la veille d'une visite du Comité de la Loire navigable, je comprendrais encore ce travail des Danaïdes, mais au commencement de l'hiver, avec les crues en perspective,

c'est dépenser absolument inutilement des crédits qui rendraient beaucoup plus de services ailleurs.

Vous dites:

« *Il coûte cher à alimenter, et vous ajoutez que des machines doivent sans relâche envoyer dans le bief supérieur d'énormes quantités d'eau.* »

Comme on voit bien que vous vivez loin de notre beau canal latéral, et que vous le connaissez peu, pour ne pas dire pas du tout; dans tous les cas, vous êtes dans la plus profonde erreur.

Le canal latéral n'a besoin d'aucune machine pour l'alimenter: s'il faut d'énormes quantités d'eau pour permettre à un fleuve une plus ou moins bonne navigabilité, un filet d'eau suffit pour l'alimentation d'un canal latéral, et bien que la Loire soit parfois et même souvent très basse, elle suffit amplement à l'entretien du canal latéral dont la régularité n'est pas à discuter, et il en serait de même si le canal était prolongé jusqu'à Nantes, comme il le sera très certainement courant du vingtième siècle, malgré vos résistances que je dissiperai du reste.

Vous dites ensuite:

« *Il ne permet qu'une navigation lente, si l'on forçait la vitesse au delà de 2 à 3 kilomètres à l'heure, les remous produits par les bateaux emporteraient les perrés et les rives en terre.* »

Le canal, Monsieur Eugène Foubert, représente la tortue qui arrive plus vite que le lièvre, et à 2 kilomètres et demi à l'heure, pour prendre votre moyenne, on fait encore une route suffisamment rapide pour satisfaire le commerce, l'industrie, l'agriculture, qui voudraient bien pouvoir employer le canal latéral jusqu'à Nantes. D'ailleurs, une preuve que la navigation par canal n'est pas si lente que vous pensez, c'est que les bateaux accélérés font le voyage de Saint-Mammès à Roanne (360 kilomètres) en moins de 8 jours, et même parfois de Paris (440 kilomètres), et tout cela sur un canal avec seulement 2 chevaux au bout d'une corde! Sur la Loire il vous faudrait de l'eau d'abord, ensuite de puissants remorqueurs qui seraient arrêtés dans leur

marche par les brouillards, et un personnel nombreux et coûteux, sans compter les accidents, tandis que sur un canal les hommes sont toujours maîtres de la situation.

J'admets que si l'on marchait sur un canal à une vitesse exagérée, les berges en souffriraient, mais ce ne seraient pas les remous qui produiraient l'inconvénient, ce serait l'eau que l'avant du bateau pousserait sur les berges par la vitesse acquise.

Vous dites ensuite que le canal a un débit lent, que celui de Saint-Quentin à écluse double ne peut livrer passage qu'à 7 millions de tonnes.

Mais, Monsieur Eugène Foubert, c'est bien quelque chose, c'est ce que ferait au moins le canal latéral à la Loire s'il était prolongé jusqu'à Nantes, et dans ma brochure numéro 12, intitulée:

La Voie navigable de Briare à Nantes

TRAITÉE PAR AUGUSTE MAHAUT

j'ai démontré très clairement qu'avec 5 millions de tonnes × 400 kilomètres, avec un péage de 0 fr. 006 par tonne, les droits de navigation produiraient 12 millions, soit une rémunération de 6 0/0 pour 200 millions; mais vous ne m'avez pas lu, et c'est de là que viennent nos divergences de vues. Mais comme je sais que vous aimez votre beau pays, il me suffira de savoir que vous n'avez pas de parti pris à l'avance pour vous amener sous mon drapeau.

Continuons, en attendant.

Vous dites ensuite:

Venons à un autre grief de M. Mahaut:

« *La Loire, fût-elle rendue navigable avec un enfoncement de 1 m. 20, dit-il, ne serait plus en correspondance avec les canaux français que l'on uniformise de plus en plus à 1 m. 80 d'enfoncement.* »

Evidemment, si vous voulez être Français au point de vue navigable, comme vous l'êtes au point de vue patriotique, il faut vous mettre à l'unisson, il faut applaudir avec

moi la loi de 1879, le plan de M. de Freycinet, et en réclamer la complète exécution. Ce qui a été fait est excellent, ça me permet à moi, comme je l'ai dit au Congrès national de navigation de Bordeaux, d'expédier des marchandises dans tous les ports étrangers, excepté dans les ports français de l'Ouest (le Havre excepté), ça me permet de recevoir ici du Nord et de l'Est plus de péniches de 300 tonnes dans une semaine que la Loire n'en verra jamais dans une année entre Nantes et Angers. Et à ce propos, il n'est peut-être pas inutile de vous faire connaître l'importance de mon tonnage de transit (sans parler de mon mouvement de navigation, qui figure du reste à la fin de chacun des numéros de mon journal), mais seulement de transit, et que vous sachiez, par exemple, que je reçois quantité de péniches de diverses nationalités, des allemandes, des belges, entre autres. C'est ainsi que j'en ai déjà reçu et transbordé dans les 9 premiers mois de cette année:

61 chargés d'acier venant de l'Est, de Nancy ;
39 venant du Nord ou d'Angleterre, par Rouen,

soit 100 en 7 mois et demi, et les charbons anglais anthracites que je reçois par Rouen, je pourrais les recevoir par Nantes si le canal latéral était construit; et quand vous me lirez, vous verrez que j'ai expédié à moi tout seul et dans une seule journée plus de marchandises dans le port de Gand, sans aucun transbordement, que ce port n'en a reçu par navires français dans toute l'année 1906. Et c'est à moi que vous venez parler péniches et navigation! Mais oui, Monsieur, je demande l'uniformité de gabarit pour les écluses et pour les canaux, conformément à la loi de 1879, parce que j'ai su apprécier les avantages de cette loi; c'est ce que j'ai dit au Congrès de Nancy entre beaucoup d'autres choses, et j'ai ajouté:

« Je ne combattrai peut-être pas toujours les grandes écluses de 90 mètres et les grands bateaux de 600 tonnes, mais je les combattrai jusqu'à ce que tous les canaux fran-

çais soient mis au gabarit de la loi de 1879: c'est logique, c'est vouloir procéder par ordre. »

Complétons d'abord l'exécution du programme de M. de Freycinet, et nous verrons après. Il nous faut **deux milliards** pour mettre le réseau navigable français au niveau qui convient à la France, nous les trouverons; mais n'exagérons pas outre mesure même ce qui pourrait être bon. On nous discute, on nous oppose une dépense de 200 millions nécessaires au canal latéral à la Loire et on nous parle de bateaux de 600 tonnes!

Non, il nous faut un réseau de canaux qui permette aux bateaux d'effectuer les plus longs trajets sans retard, sans transbordement, sans solution de continuité, sans détérioration de la marchandise, afin de pouvoir aller de l'Ouest à l'Est, du Nord au Midi, avec économie, régularité et faire aboutir nos principaux canaux à nos principaux ports de mer pour remettre sur pied notre marine marchande. Tout cela est expliqué, Monsieur, dans mes nombreuses brochures, mon ancien journal et les documents que j'ai jetés à profusion dans les deux Chambres comme dans l'opinion publique, et c'est grâce à mon activité et à toutes les vérités que j'ai propagées que je suis parvenu à fonder une Société de première utilité, dont le titre est ci-contre et qui influera avantageusement sur les destinées de la France, et c'est grâce à mon activité et aux vérités que j'ai propagées, je le répète, que j'ai pu faire tinter ma cloche jusque dans l'Ouest, dans les Mairies de Nantes et d'Angers, et que j'ai pu gagner à ma cause bon nombre d'autorités parmi vos compatriotes comme dans le Conseil municipal de Nantes.

Je travaille pour mon pays, Monsieur; tout le monde de la navigation intérieure sait que je le fais avec un désintéressement personnel absolu, et j'aurai toujours beau jeu pour répondre à des adversaires, surtout à ceux qui ne connaissent pas la valeur des canaux.

Vous avez dit que je voudrais en mettre partout, c'est une vérité. Je voudrais en mettre partout, mais surtout où

il en manque, dans l'Ouest et le Sud-Ouest, car si les chemins de fer ont doublé ou triplé la fortune de la France, les canaux la quadrupleraient; et je suis d'accord sur la grande valeur des canaux avec un homme regretté par tout le monde navigable, ancien vice-président de la Chambre de Commerce de Paris, qui m'écrivait, en janvier 1901, que sa devise se composait de trois termes:

Des canaux — Des canaux — Des canaux.

C'était M. Louis Loureur, que nous appelions en petit comité: « notre maître à tous ». Sa disparition a été une grosse perte pour la navigation intérieure, il vivra dans ma mémoire aussi longtemps que l'adversaire du projet de Loire navigable.

Mais, c'est peut-être la première fois que vous entendez parler de cet homme de progrès, et je vous demande pardon, cette fois, d'être sorti du cadre de ma réponse. Seulement, je ne pouvais pas trouver une plus grande autorité pour justifier mon amour pour les modestes et précieux canaux.

Par ce qui précède, et par mon numéro 9 de « La Navigation par les canaux », qui traite de la navigation **d'hier, d'aujourd'hui et de demain,** où j'ai fait ressortir les nombreux inconvénients d'un réseau navigable qui ressemble à une tour de Babel par la diversité de ses morceaux qui se courent les uns après les autres, par des modes de navigation différents comportant naturellement des complications coûteuses de toute nature, que j'ai expliquées par ailleurs dans ma brochure n° 9 et dans mon journal n° 19, où j'ai jeté les bases d'une navigation nouvelle, la navigation de demain, comme vous le verrez aussi dans **Fleuves et canaux** et les deux cartes qui se trouvent à la fin, car lorsque je tombe dans un congrès, je commence par dire que la navigation française est à l'état d'enfance relativement à ce qu'elle devrait être, en le prouvant aussitôt, et je termine mon discours en disant que je ne comprends pas qu'un pays qui a été capable de prêter **28 milliards à l'étranger** pour nous faire battre, commercialement et industriellement

parlant, ne soit pas capable d'en consacrer deux pour sa propre santé. C'est ce qui m'a fait déposer, au Congrès de Nancy, un vœu entre les mains de M. le Président Linyer, ainsi conçu :

« Depuis quarante ans, j'ai vu passer bien des commissions des voies navigables gouvernementales, j'ai traversé bien des comités, bien des congrès, pas mal de ministères, j'ai entendu beaucoup de discours, vu émettre beaucoup de bons vœux, manifester bien des espérances, mais sauf le programme de M. de Freycinet, qui était bon et qui n'a pas été entièrement exécuté, nous n'avons fait depuis qu'un pas dans la voie du progrès concernant les transports par eau, alors que nos voisins en ont fait quatre ; il en résulte que notre situation économique sera fort compromise si nous ne réunissons pas de suite tous nos efforts pour changer avantageusement notre situation.

» Lorsque le 12 février 1903, en séance plénière, au congrès national des travaux publics français, j'ai été appelé à parler sur nos canaux en général, à chaque fois que je faisais ressortir les avantages et l'urgence d'améliorer ou de construire un canal, on me répondait : « C'est voté ».

» J'ai noté avec plaisir cette réponse, mais entre le vote et l'exécution il y a parfois aussi loin que de la coupe aux lèvres. C'est pourquoi je saisis l'occasion du deuxième congrès national de la navigation intérieure pour en réclamer ardemment l'exécution et nous mettre en meilleure posture pour soutenir victorieusement la savante concurrence étrangère en donnant l'essor à notre marine marchande et à nos ports de mer et posséder de grandes artères navigables qui feraient communiquer les divers bassins de la Seine, de la Loire, du Rhône et de la Garonne entre eux, en même temps que la Méditerranée avec l'Océan, comme j'en ai déposé le projet au congrès de Bordeaux en juillet 1907 et au congrès de Reims, organisé par la Société française pour l'avancement des sciences en août 1907, c'est-à-dire une huitaine après. Ce travail, intitulé les « Quatre canaux des deux mers », d'après Auguste Mahaut, m'a écrit M. Rodel, secrétaire général du

congrès de Bordeaux, restera au dossier du congrès comme pièce à consulter.

» En résumé, la France ayant besoin de grandes artères navigables et de compléter son outillage national, et l'argent, s'il manque au budget, ne manquant pas en France, j'ai l'honneur de soumettre au Congrès de Nancy de 1909 le vœu suivant :

« Le Congrès, reconnaissant les imperfections et les insuffi-
» sances du réseau navigable français, décide d'appuyer le
» projet de loi que M. Audiffred, sénateur de la Loire, vient
» d'exposer au Sénat et qui consiste à se procurer les fonds
» nécessaires, soit avec le concours de syndicats, de sociétés
» privées, ou d'un groupement de Chambres de Commerce,
» dont la rémunération des capitaux engagés sera trouvée par
» le produit des droits de navigation sur les créations nou-
» velles, droits qui pourront varier entre 5 et 6 millimes la
» tonne, et en cas d'insuffisance de produit par les droits de
» ports constitués pour demander la garantie d'intérêts par
» l'Etat. On ne ferait en cela qu'imiter ce qui a été fait pour
» la voie de fer qui a coûté 20 milliards, alors que notre
» réseau de canaux n'en a coûté que deux et qu'il en faut
» encore autant pour le compléter. »

Vous dites encore :

« En fait de bateaux, nous avons le *margotat*, long de 21 m. 80, large de 5 mètres, profond de 1 m. 45 ; — le *bateau prussien* (34 m. 50 × 5 m. × 1 m. 65) ; — la *péniche flamande* (38 m. 50 × 5 m. 50 × 1 m. 95) ; — la *flûte* et la *toze*. »

Ici, dans le Centre, nous ne voyons plus guère d'autres bateaux que les bateaux du réseau navigable du Centre, Nord et Est, c'est-à-dire la péniche de 38 m. 50 × 5 m. 10 × 2 m. 45 de hauteur au milieu et environ 2 m. 60 dans les bouts, et les petits bateaux du canal de Berry qui ont 27 m. 50 × 2 m. 60 de largeur extérieurement, soit 2 m. 50 de largeur utile.

A propos, vous avez fait erreur en disant que les péniches flamandes ont 5 m. 50 de largeur, car les écluses des canaux mis au gabarit de la loi de 1879 ont 40 mètres

de longueur sur 5 m. 20 de large et les péniches flamandes ne pourraient pas traverser nos canaux si elles avaient 5 m. 50. Je rectifie en disant qu'elles ont 38 m. 50 × 5 m. 10, comme je viens du reste de le dire ci-dessus, et je vous ai dit que je recevais ici des péniches françaises, flamandes, belges, allemandes.

Vous dites encore:

« *Le dernier argument de M. Mahaut contre la Loire n'est donc pas plus convaincant que les autres. Rétablissons la navigation dans la vallée de la Loire comme nous pourrons et le mieux que nous pourrons, voilà le seul point important, le seul auquel nous tenions.* »

Si mon dernier argument n'est pas plus convaincant que les autres, je vais vous en produire un autre que je trouve dans une lettre adressée par M. le comte de Rougé, conseiller général de Maine-et-Loire, à M. le Ministre des Travaux publics, le 9 janvier 1902, que je vous adresse aussi, et où vous lirez:

« Avec la Loire navigable,

» Comme travaux, on ne sait où l'on va, voilà la vérité.

» Comme entretien, il sera de plus de 2 millions par an si l'on se base sur l'entretien existant entre Nantes et Saint-Nazaire. »

Vous voyez que je ne suis pas le seul à avoir prévenu tous les Ministres des Travaux publics que le projet de Loire navigable était une formidable erreur.

Et dans les considérations exposées par ce même Conseiller général devant le Conseil général, il a dit:

« *M'adressant, en terminant, aux croyants de la Loire navigable, je leur dirai :*

« *Vous avez eu le mot, vous n'aurez jamais la chose.* »

Ah! mon dernier argument n'est pas plus convaincant que les autres, je l'espérais cependant, mais qu'à cela ne tienne, en voilà un autre:

J'ai correspondu avec M. Etienne Port, président de la Société de géographie, comme avec beaucoup d'autres

Sociétés de géographie, puisque je fais partie moi-même de celle du Cher. Vous trouverez dans les pièces que je vous enverrai la lettre que je lui adressai le 11 août 1901, et il a bien voulu m'adresser sa brochure intitulée:

Saint-Nazaire et la Loire maritime

Il dit à la première page:

« Celui qui écrit ces lignes n'a pour but que de s'efforcer de faire entendre une vérité que certains ont intérêt à cacher, que d'autres ont la faiblesse de taire. Il ne se dissimule pas que ce rôle est toujours ingrat et qu'il déplaira aux uns aussi bien qu'aux autres. Cette vérité est simple et peut se résumer ainsi:

» 1° Le projet de la Loire navigable n'a rien de commun avec celui de la Loire maritime;

» 2° Le projet de la Loire maritime est contraire à l'intérêt national. »

Et à la page 4 il dit:

« Nul n'ignore quelles études, quels travaux se sont accumulés sur ce sujet, une bibliothèque a été imprimée, des enquêtes ont été menées, des rapports et des publications multiples ont traité la question à tous les points de vue. Il serait oiseux de vouloir en ce moment exposer le problème.

» Personne, d'ailleurs, ne saurait affirmer, malgré cet amas d'études, que la Loire peut être rendue navigable, il semble douteux, en tous cas, qu'elle puisse l'être autrement que par des canaux; mais les intérêts en jeu sont complexes et très divers. Un point entre tous avait une importance capitale: c'est que l'approfondissement de la Loire en amont de Nantes eût au moins deux mètres pour assurer sans transbordement le transit entre nos cours d'eau de l'Est, le réseau des canaux du Centre de l'Europe et la mer. »

De plus, j'ai sous les yeux le rapport d'un délégué du XIe Congrès de la Loire navigable avec un vœu du Comité

Nazairien en faveur d'un canal latéral à la Loire de Nantes à Orléans et à Briare.

SÉANCES DES 9 ET 14 NOVEMBRE 1904

« Le Comité Nazairien de la Loire navigable, après avoir pris connaissance des rapports présentés au XIe Congrès, des renseignements qui lui ont été fournis par ses délégués à ce Congrès, et notamment de la note rédigée par l'un d'eux;

» Considérant, etc., etc.;

» Emet le vœu:

« *Que soit poursuivie la création, avant l'ouverture du canal de Panama, d'une voie navigable de 2 m. 20 de profondeur entre Nantes Orléans et Briare, suivant le val de la Loire et relié au réseau des canaux de l'Est de la France de façon à permettre le transport par eau de toutes marchandises entre l'Océan et le centre de l'Europe, sans rupture de charge ni transbordement.* »

Et puisque vous m'avez dit que mon dernier argument contre la Loire n'était pas plus convaincant que les autres, vous m'autorisez par ce fait à vous en produire d'autres, comme par exemple celui-ci :

CONSEIL GÉNÉRAL D'INDRE-ET-LOIRE

SÉANCE DU 17 AOUT 1909

M. Bidault, sénateur, Conseiller général, maire de Bléré, a fait approuver un vœu pour la création du canal latéral à la Loire.

Voici, d'autre part, un extrait des vœux du Conseil Général d'Indre-et-Loire :

Canal latéral à la Loire.

Le Conseil émet le vœu que la construction du canal latéral à la Loire soit entreprise dans le plus bref délai possible.

Ce canal, réclamé par la presque unanimité des industriels et des commerçants des départements qu'il traverse, devant être

une source de revenus considérables, non seulement pour les contrées riveraines, mais encore pour le pays tout entier.

« *Vœu présenté par le Conseil d'arrondissement de Tours.* »

Et si j'ajoute à cela le vœu émis tout récemment par le Congrès radical de Nantes, vœu motivé de la façon la plus claire avec abondance de considérants qui frappent puissamment l'esprit de tous en faveur de la cause que je soutiens si persévéremment depuis 10 ans, serez-vous cette fois édifié ?

Et si j'ajoute encore à tous ces vœux patriotiques ceux des Chambres de Commerce et des Conseils généraux du Centre de la France qui sont fatigués d'émettre des vœux en faveur du canal latéral de Briare à Nantes, comme je l'ai écrit le 9 septembre dernier à M. le Ministre des Travaux publics M. Millerand, qui m'a fait l'honneur de me faire entendre par son chef de cabinet technique où j'ai dit ce que je pensais de la Loire et du canal, serez-vous enfin édifié sur la meilleure voie navigable, la seule voie qui puisse vous apporter la prospérité que je vous souhaite si ardemment, comme tous mes écrits le respirent ?

J'arrive enfin à la dernière phrase de votre article, ainsi conçue :

« Nous laissons M. Mahaut parfaitement libre de commencer le canal d'Orléans à Tours. Mais est-il donc exagéré de le prier de laisser la Société de la Loire navigable achever entre Tours et Nantes l'œuvre si brillamment commencée ? »

Trop tard, aujourd'hui, Monsieur Eugène Foubert ; pourquoi ne m'avez-vous pas dit cela lorsque je l'ai proposé dans ma 9me brochure, intitulée : « **Le dernier mot** », que j'ai offerte au Congrès national des travaux publics français en 1900 (octobre 1900), où je disais page 29 :

Proposition unique

d'accord avec ma conscience, les intérêts du pays et à laquelle j'estime que les partisans et les adversaires de l'idée de la Loire navigable peuvent se rallier avec enthousiasme si le gouvernement comprend, admet et décide une voie navigable de Briare à Nantes, où après les étant donné, les considérants, je disais :

« Etant donné que les canaux ont fait leurs preuves et qu'ils sont des instruments merveilleux comme moyens de transport à bon marché et offrant toute sécurité ;

» Les partisans de la Loire navigable, unis dans un même sentiment de progrès, sollicitent des pouvoirs publics la construction de cette voie navigable en la commençant par les deux bouts simultanément et différemment, c'est-à-dire que l'on appliquera les 14 millions prévus pour rendre, dans la mesure du possible, la Loire navigable de Nantes à la Maine ;

» Et que, d'autre part, on commencera à prolonger le canal latéral à la Loire depuis Briare jusqu'à Tours.

» Alors, pendant les années qui s'écouleront pour rendre la Loire navigable jusqu'à la Maine, et le canal latéral à la Loire jusqu'à Tours, on pourra apprécier la valeur de chaque moyen de transport et décider s'il y a lieu de continuer le canal de Tours à Nantes, ou si la Loire permet de compter sur elle pour le même parcours dans des conditions aussi avantageuses que le canal.

» Ainsi fait, le pays sera assuré d'avoir la voie navigable qui lui est nécessaire, et l'accord parfait existera entre tous, puisque la Loire et le canal feront par eux-mêmes la démonstration du moyen le plus avantageux à mettre en pratique. »

Voilà ce que je proposais il y a exactement 10 ans, et ce qui est écrit reste écrit.

Si l'on m'avait écouté à cette époque, le canal latéral serait construit jusqu'à Tours, car chez nous on met bien plus de temps à discourir et à discuter qu'il n'en faut pour l'exécution, et la Loire aurait prouvé, ce qu'elle a du reste prouvé : qu'elle est incapable d'offrir une voie navigable régulière, économique et de tout repos, sans lesquelles conditions aucune voie n'est encourageable. La navigation intérieure d'un pays n'est pas une loterie, il faut qu'on puisse compter sur elle pour amener la marchandise en abondance.

Et aujourd'hui que la démonstration est faite, vous venez me dire que vous acceptez les conditions que je vous proposais il y a 10 ans !

Quand tout le monde est converti à ma cause et comprend que c'est le canal latéral à la Loire qui peut faire votre bonheur, chose admise par tout le monde excepté par le Comité de la Loire navigable ; quand tout les corps constitués ont jugé la cause et que des manifestations se produisent partout sur les bords de la Loire en faveur du canal, ce que j'aurais été heureux d'accepter il y a dix ans, je ne puis plus l'accepter aujourd'hui, car il nous faut rattraper le temps perdu, et tout le monde sait que ce ne sont pas les Congrès qui rendront la Loire navigable.

Pour ceux qui pourraient l'ignorer ou en douter, je les renvoie à la 3e Commission du Conseil général de Maine-et-Loire de 1864, avouant qu'au-dessus de la Maine le canal seul était réalisable.

Quant à la section Nantes-Angers, la lettre écrite, le 15 juin 1894, à M. le Préfet de Maine-et-Loire indiquait aussi que si la Loire avait sa raison d'être autrefois, avant l'apparition des chemins de fer, elle a succombé aujourd'hui, écrasée sous les roues de la locomotive, et je l'ai mis en tête de mes lettres : **c'est le progrès qui l'a tuée, ce n'est pas lui qui veut la ressusciter.**

Si encore vous m'aviez fait cette proposition de vous mettre avec nous pour obtenir la construction du canal de Briare à Tours ; si M. Linyer avait accepté même cette proposition que M. Janin, Président de la Chambre de Commerce de Montluçon, dont j'étais le conseil, lui faisait en 1906, à cette époque il en était encore temps.

Aujourd'hui que nous sommes en retard, il faut songer à la construction du canal d'un bout à l'autre de Briare jusqu'à Nantes. Il s'impose si impérieusement que vous voyez non seulement les autorités riveraines de la Loire le réclamer, mais les Conseils généraux de la Haute-Loire aussi bien que ceux de la Basse, et l'un des meilleurs moyens pour en activer la bonne solution serait que le Comité de la Loire navigable se joigne à la « Société de propagande pour l'achèvement du réseau français des canaux et voies navigables » pour faire voter le projet de loi présenté au Sénat par M. Audiffred, sénateur de la Loire, notre Président, et conformément au

vœu que j'ai émis et remis au Congrès de Nancy à M. le Président Linyer.

Comme supplément d'information au point de vue économique :

Dans la conférence que nous avons faite à Angers le 26 août 1908, M. le sénateur Guingand exposait que pendant 45 ans il avait navigué sur les canaux et rivières de France, et pour montrer l'économie que donnaient les canaux, il nous rappelait que, de 1894 à 1904, il avait livré à Paris plus de 100,000 mètres cubes de sable de Loire (*J'ajoute que c'est le plus grand profit qu'on puisse tirer de la Loire comme rapport*), tant pour les bassins filtrants de la Compagnie des eaux que pour diverses constructions.

Chaque bateau portait environ 210 tonnes ; il payait :

De Briare à Saint-Mammès (106 kil.)	95 fr.
Pour frais des mariniers	5
Pour usure de corde et divers	10
TOTAL.....	110 fr.

soit moins d'un demi centime par tonne kilométrique.

Le même bateau de Saint-Mammès à Paris (86 kil.) coûtait 161 fr. 50, soit 8 millimes 7 par tonne kilométrique.

Comme supplément d'information au point de vue de la sécurité :

Le docteur Papillon rappelle dans « *le Monde économique* », n° du 16 courant, que sur la Seine même, qui est le meilleur des fleuves français, pendant un mois de crue 21 bateaux ont coulé, dont un chargé de 46,800 tonnes de fécule ; il y eut aussi deux noyés. Et à côté de cela, je peux dire que sur 50,000 bateaux auxquels j'ai eu à faire directement pendant ces vingt dernières années seulement, je n'ai eu, dans ma circonscription, que deux accidents de navigation sur le canal latéral à la Loire, dont les frais de sauvetage de la marchandise n'ont pas dépassé *quatre cents francs* ; qu'il n'y a eu ni perte de marchandises ni de bateau, et je crois que ce fait réel peut à lui seul faire comprendre à tous que le canal latéral à la Loire, qui nous occupe particulièrement ici, est un moyen

de transport de tout repos, un moyen de transport idéal, comme l'a justement appelé M. le docteur Montprofit, maire de votre belle ville d'Angers, lors de notre conférence, le 26 août 1908.

Comme supplément d'information, permettez-moi de vous inviter à lire le discours prononcé par M. Audiffred, sénateur, Président de notre Société de propagande, le 14 décembre 1903, à la Chambre des députés, et le non moins remarquable qu'a prononcé M. l'amiral de Cuverville, sénateur du Finisière, Vice-Président de notre Société de propagande, au Sénat, le 19 juin 1903, discours si remarquable qu'un des sénateurs les plus écoutés du Sénat et d'une nuance politique plutôt avancée, me disait quelques jours après :

« Quel magistral discours ! que de vérités a dites l'amiral ! Quel dommage qu'il ne soit pas des nôtres ! »

Ce discours, je prends plaisir à vous l'offrir.

Comme supplément d'information, je vous prie de vouloir bien demander à votre confrère, M. le Directeur du journal « Le Petit courrier d'Angers », de vous montrer la lettre que j'ai eu l'honneur de lui adresser le 16 septembre 1908 et qui, j'en suis sûr, a compris, comme vous le comprendrez vous-même, que je ne suis animé que du désir de me rendre utile aux intérêts de l'Ouest et avant tout à mon pays, car une fois l'Ouest et le Sud-Ouest reliés au réseau navigable, ce sera non seulement une question de justice résolue, mais toute la France en profitera comme vous au point de vue commercial, industriel et maritime, et j'ajouterai au point de vue de la défense nationale, ce qui n'est plus à démontrer pour ceux qui ont suivi nos travaux. Quant à la Loire navigable, dirai-je en terminant, non seulement je me trouve absolument d'accord avec votre confrère dont vous avez parlé sans l'indiquer, qui est M. Paré, Directeur du « Patriote de l'Ouest » d'Angers, mais aussi avec votre confrère « L'Angers artiste » qui, dans un langage aussi spirituel que profondément sérieux, a rendu ma pensée en disant :

Que le seul espoir des artistes, des poètes et des esthètes, si

les intéressés ne savent pas se défendre, est que la nature, « reprenant en effet ses droits », balaie, dans un jour de colère, les digues élevées par les destructeurs de la beauté du fleuve.

AUGUSTE MAHAUT.

P. S. — Bien que cette lettre soit très longue, je dois cependant y ajouter encore un *Post-scriptum* pour deux raisons :

D'abord pour vous demander si vous seriez assez aimable pour me dire :

1° Pourquoi, lorsqu'il s'agissait de savoir si on pourrait rendre la Loire navigable, on n'a pas consulté dès le début l'homme de Nantes qui connaît le mieux la Loire à Nantes, M. Pergeline père, ancien président du tribunal de commerce, ancien membre de la Chambre de Commerce de Nantes, qui, pendant 50 ans, a rendu de réels services à cette ville et a été à même d'apprécier la valeur du fleuve au point de vue de sa navigabilité, qui a eu l'occasion de démontrer à M. Dupuy de Lôme que les praticiens, lorsqu'il s'agit d'apprécier un fleuve à sa valeur, en connaissaient plus long que les théoriciens. (Voir *Etude d'une voie navigable entre Nontes et Combleux*, par M. Eugène Pergeline.)

2° Pourquoi on a commencé les essais dits d'amélioration de la Loire plutôt entre la Maine et Chalonnes qu'en partant de Nantes en venant sur Angers, ce qui paraissait le plus naturel à beaucoup de compétences, car lorsqu'on aurait pu prouver qu'on l'aurait rendue navigable, régulièrement navigable sur deux kilomètres de façon à satisfaire les intéressés, on aurait fait deux autres kilomètres et ainsi de suite.

N'aurait-on pas choisi plutôt le lieu d'essai entre la Maine et Chalonnes parce que c'est la partie de la section qui contient le plus de mouilles et moins de seuils ! parce que c'est la partie la plus régulièrement navigable sans travaux à effectuer, et que, d'autre part, à cet endroit, c'est la Maine, l'affluent qui fournit l'eau, comme je l'ai

signalé dans ma lettre du 26 janvier 1902 à Messieurs les Sénateurs et Députés.

La deuxième raison qui m'a fait allonger ce document, c'est qu'au moment où j'étais occupé à répondre à votre article, l'« Argus de la Presse » m'a adressé une coupure du journal « La Loire navigable », reproduisant votre article en l'applaudissant naturellement, puisque vous pensiez de même. Alors je me suis dit:

Cela tombe comme mars en carême et ma réponse servira pour les deux journaux à la fois: le « Pays Bleu » et la « Loire navigable ».

Et maintenant il ne me reste plus qu'à vous présenter mes civilités empressées, avec l'espoir que nous serons bientôt davantage d'accord après les présentes explications.

AUGUSTE MAHAUT.

A propos du XIVe Congrès de la Loire navigable

qui vient de siéger à Saumur les 24, 25 et 26 octobre 1909

M. Mahaut n'étant pas allé au quatorzième Congrès de la Loire navigable pour les raisons qu'on trouvera plus loin, a tenu à dire ce qu'il pensait à M. le Président de la Chambre de Commerce de Saumur en lui adressant, le 24 octobre 1909, jour de l'ouverture, la lettre ci-après :

Marseilles-les-Aubigny, le 24 Décembre 1909.

Monsieur GIRARD,

Président de la Chambre de Commerce de Saumur,

A SAUMUR.

En vous confirmant mes lettres du 24 mai 1907 qui n'en forment qu'une seule, puisqu'elles ont été écrites le même jour, et en vous remerciant sincèrement de votre lettre du 19 juin même année, je viens, à l'occasion du XIVe Congrès de la Loire navigable, de vous adresser quelques documents qui ne sont pas faits, vous le remarquerez, seulement pour faire renoncer au projet de la Loire navigable, mais aussi pour appeler l'attention de la réunion et des pouvoirs publics sur l'ensemble de notre navigation intérieure qui laisse encore tant à désirer à notre époque.

Depuis 10 ans, *j'ai vu et j'ai écrit* à tous les ministres des Travaux publics, comme vous le verrez par les pièces que je viens de vous envoyer, auxquelles j'ai joint trois lettres que j'ai adressées à M. le Président du Comité central de la Loire navigable et une lettre que j'adressais à Messieurs les Sénateurs et Députés, le 26 janvier 1902, à la veille de la discussion sur l'outillage national.

Quand vous en aurez pris connaissance, seul ou publiquement, vous verrez que mon intention n'a pas été d'être un trouble fête dans le Congrès, mais simplement de vous

faire parvenir des vérités capables de vous former — je parle de toutes les personnalités qui croient encore à la Loire navigable — une plus juste opinion de la navigation, tant sur les fleuves que sur les canaux, notamment sur la Loire et le canal latéral à la Loire.

Depuis 10 ans, j'ai fréquenté tous les Congrès de navigation: Montluçon, Orléans, Paris, Bordeaux, Reims, Nancy, pour porter la parole de la vérité (je le dis sans orgueil ni modestie) et je serais parmi vous, si M. Linyer ne m'avait pas refusé la parole dans les Congrès de la Loire navigable.

Nous nous rencontrons sur les terrains neutres dans les Congrès comme ceux de Bordeaux et Nancy, par exemple; mais d'après ce qui s'est passé à Orléans, je ne dois plus me présenter dans les Congrès de la Loire navigable, où ma cloche tinterait du reste d'un autre son que celui que j'y ai entendu.

Ma cloche à moi est constamment en branle dans toute la France, et j'ai réussi à la faire juger de première qualité même dans les départements les plus inféodés, autrefois, au projet de Loire navigable, tels que Maine-et-Loire et Loire-Inférieure, parce qu'elle sonne juste et que l'erreur ne peut pas toujours durer.

Croyez bien que si je combats à outrance le projet de Loire navigable, ce n'est pas pour le plaisir de vaincre une difficulté de plus (*car j'en ai déjà vaincu trois réputées impossibles à vaincre*) *que je vous raconterai quand nous serons tous réunis un jour dans le domaine du patriotisme navigable*), mais parce que je *suis sûr* que je rends un véritable service à mon pays. Ce ne sont pas seulement des idées, des appréciations, des opinions, une conviction même, *c'est une certitude* étayée par des preuves, et ce que je puis vous affirmer dès maintenant, c'est que si vous croyez encore au projet de Loire navigable aujourd'hui, vous n'y croirez plus avant trente jours.

Nous sommes des gens de bonne foi, absolument bien intentionnés et ne voulant que le bien de l'Ouest comme de la France entière, seulement, pour parler utilement

navigation, il faut la connaître, et pour la connaître absolument, il faut la pratiquer, et je ne crois pas que quelqu'un l'ait pratiquée et la pratique encore davantage que votre dévoué serviteur; j'en prendrais Monsieur votre père à témoin, si nous n'étions pas tous mortels, car il m'a vu en 1860 et il était témoin de la navigation de l'époque où j'ai conduit des millions de bouteilles vides de Decize à Saumur de 1858 à 1868 et 1870, — mais moins les dernières années, et cette navigation d'autrefois, si intéressante, quoique si périlleuse et si coûteuse qu'on ne savait jamais si on gagnerait, même avec de gros prix, car tout dépendait des éléments et des caprices du fleuve.

Elle me plaisait cette navigation, car j'étais amateur d'incidents et des difficultés, et comme je l'ai écrit à M. Lynier, si je la connaissais moins, si elle avait des chances de vous donner une partie des satisfactions que vous en attendez, elle n'aurait pas de plus chaud partisan que l'écrivain; seulement, je sais qu'elle ne vaut rien, que chacun la subissait faute de mieux, mais les canaux et les chemins de fer qui lui sont si supérieurs l'ont tuée vite et sans peine.

Le résultat du jour est celui qui devait arriver: que les vœux se multiplient en faveur du canal latéral, et que la confiance va toujours diminuant dans le projet de Loire navigable, même par les deux départements qui paraissaient invulnérables aux principaux partisans de la Loire navigable.

Pour le bien de l'Ouest et de la France, nous sommes allés, l'amiral de Cuverville, sénateur du Finistère, Guingand Ernest, sénateur du Loiret, le docteur Papillon, et celui qui tient la plume, faire une conférence à la mairie d'Angers, le 26 août 1908.

Et le 30 juin 1909, je suis allé seul en faire une autre à la mairie de Nantes.

Avant d'entrer en guerre, j'ai prévenu M. Linyer. Vaincu à Angers par le Conseil général de Maine-et-Loire, je lui ai offert une bouée de sauvetage, j'ai agi loyalement, correc-

tement, patriotiquement, et suis convaincu que le moment n'est pas éloigné où nous serons tous d'accord, mais jusque là, je combattrai de toutes mes forces.

En attendant, recevez, etc.

A. MAHAUT.

Retour vers le passé

Machine en arrière jusqu'en 1899.

Cher Lecteur,

Au point où nous en sommes, je ne crois pas inutile de vous mettre sous les yeux la lettre suivante que j'adressais, le 17 septembre 1899, à M. Maurin, membre de la Chambre de Commerce de Chalon-sur-Saône, lequel a dirigé la batellerie de MM. Jules Chagot et Cie, tantôt sur la Loire, à Tours, vers 1860, et ensuite sur la Saône, à Chalon-sur-Saône, jusqu'à la fin du XIXe siècle :

Copie de lettre n° 32, p. 193

Marseilles-les-Aubigny, le 17 Septembre 1899.

Mon cher Monsieur MAURIN,

Membre de la Chambre de Commerce de Chalon-sur-Saône.

Comme le temps coule ! Comme le temps coule ! quand on est toujours occupé. Si quelqu'un m'avait dit, lorsque j'ai reçu votre lettre lundi dernier, que je laisserais passer la semaine sans y répondre, je n'aurais jamais voulu le croire, et cependant cela est, mes devoirs à remplir vis-à-vis de la Société de Navigation, l'essentiel, l'urgent quotidien ont dû primer sur la question d'intérêt général à laquelle je donne le temps disponible en dehors de mes fonctions, soit surtout mes veillées.

Qnoiqu'il n'y ait ni fêtes ni dimanches pour la batellerie (j'espère qu'un jour viendra où, comme en Angleterre, chacun aura chez nous son dimanche à soi), je profite du dimanche pour me relier à vous et si ma réponse est en retard, elle se fera excuser par ce qui est dit ci-dessus et l'ampleur d'une causerie avec vous qui m'est d'autant plus agréable qu'elle a

été rare, depuis l'époque où j'avais tant de plaisir à vous voir à Lyon ou Chalon.

J'ai reçu lundi dernier votre lettre avec d'autant plus de plaisir qu'elle était attendue, mais je savais bien que le retard tenait à des raisons quelconques, inconnues de l'écrivain, qui motivaient un simple ajournement ; elle est arrivée au bon moment pour parler de vous avec la famille Salivas que nous avions eue à déjeuner la veille et chez laquelle nous avons passé la soirée de mardi, ce qui fait qu'au dessert nous avons causé avec le docteur de la Loire navigable et de M. Maurin.

Comme vous le dites bien :

S'il n'y a pas sous la question de la Loire navigable une réclame électorale, ceux qui mènent cette campagne ont une singulière manière d'envisager la navigation au point de vue pratique.

Une pareille déviation des choses ne m'est pas venue à l'idée tout de suite, j'ai supposé que le Comité, bien intentionné au fond, mais dans l'ignorance complète de la Loire, s'était embarqué, sur un mot ronflant, dans une galère, à la recherche d'une chose introuvable, pour une rive inconnue, et quand j'ai aperçu (ayant le regard souvent tourné vers l'Ouest), cette galère tournant sur une place au gré des vents et des courants, je me suis dit :

Quelle est donc cette espèce de navire ?

Où peut-il bien aller dans ces conditions ?

Ce n'est pas un trois-mats, ni un brick, ni une goëlette, il n'y a pas de voiles.

Ce n'est pas un vapeur, je ne vois pas de fumée.

Alors, à l'aide de ma lunette, je finis par lire à l'arrière, dans un mouvement de ballotage :

Comité d'initiative de la Loire navigable.

N'apercevant ni capitaine sur la passerelle, ni pilote à la barre, je me suis dit : C'est un navire perdu, s'il ne reçoit pas promptement de bons conseils ou des secours. Alors, considérant que le Président du Comité devait représenter le capi-

taine, je suis allé trouver celui-ci à Blois d'abord et je lui ai dit :

« Capitaine, j'ai navigué dans ces parages, je connais la route ; vous êtes dans une mauvaise passe, il faut la quitter et revenir dans la bonne route que je vais vous indiquer. »

Le capitaine, confiant dans son étoile et apercevant sans doute dans le lointain un îlot qu'il prenait pour la rive rêvée, n'écouta pas mes conseils.

Néanmoins, huit jours après, bien convaincu que le navire en question allait à la perdition, et très peiné de voir les voyageurs en danger, je préviens à nouveau le capitaine par une longue lettre, lui criant après force explications : « Bifurquez ! Virez à babord dans la bonne route, autrement vous allez vous noyer ! »

Pas de réponse.

Voulant faire tout le possible et pour l'acquit de ma conscience, je suis retourné voir une deuxième fois, huit jours après ma lettre, soit le 30 juin dernier, à Nantes, le Président Capitaine, dans le but de le faire évoluer et de le mettre sur la voie des canaux en commençant par le canal latéral, par son prolongement de Briare à Orléans et Nantes.

Le Capitaine m'a répondu :

Impossible, nous ne voulons rien changer à notre itinéraire.

Alors, je me suis dit tristement, désolé de voir un certain nombre d'hommes marquants, suivre une si mauvaise route :

« Cette galère disparaîtra avant d'aborder la terre ferme. »

Mais si c'est une réclame électorale qui anime les hommes qui mènent cette campagne, ils sont bien coupables alors de sacrifier les vrais intérêts du pays à leur propre ambition, d'autant plus coupables que vis-à-vis des masses, ils proclament l'erreur avec une ardeur qui serait si louable si l'erreur n'était pas le contraire de la vérité et si leurs agissements ne présentaient pas un danger d'autant plus considérable que l'erreur est plus grosse.

Mes tentatives auprès de M. le Président ayant échoué, je ne suis que logique en signalant le danger alors auprès

des influences et des pouvoirs, et en mettant mes écrits du jour en harmonie avec mes écrits du passé, et notamment en observant que j'ai écrit page 33, 1re édition, ou 39, 2e édition, de ma brochure: « L'idée de la Loire navigable »:

Il ne faut pas que cette faute soit commise, j'emploierai toutes mes forces à l'empêcher.

Si je réussis avec MM. Pergeline, Vignon, Maurin, que j'ai désignés dans ma brochure (page 23), et les quelques survivants du pays haut qui connaissent la Loire pour l'avoir pratiquée depuis Nevers jusqu'à Nantes et qui sont avec nous, comme le sont tous les hommes qui connaissent vraiment la question des transports par eau, si je réussis, dis-je, et si, comme je veux le croire, le Comité est simplement dans l'erreur, exempt d'ambitions et d'intérêt personnel, j'emploierai ensuite, nous emploierons ensuite, nos moyens d'actions à repêcher ce Comité, et lorsqu'il aura repris ses sens, nous lui dirons:

« Nous vous avons repêché, d'abord parce que nous aimons nos semblables, et beaucoup aussi parce qu'un Comité comme le vôtre pouvait faire autant de bien, une fois lancé sur la bonne voie, qu'il aurait pu faire de mal lancé sur la mauvaise.

» Venez à nous, travailler à l'achèvement de notre réseau de canaux, et votre Comité justifiera son existence et son utilité. »

En ce qui concerne la dépense à faire pour la construction du canal latéral, c'est 100 millions qu'il faut pour aller de Nantes à Combleux, ou 130 millions depuis Briare, n'est-ce pas?

C'est peu ou beaucoup, suivant le point de vue auquel on se place.

Ce n'est rien en comparaison des services qu'il est appelé à rendre et de la prospérité commerciale et industrielle qui s'ensuiveront.

C'est beaucoup quand on n'a pas d'argent.

Mais quand on a une bonne affaire entre les mains, et

qu'on est riche, sans avoir d'argent en caisse, on peut emprunter, et on peut dire que jamais emprunt, sauf celui du rachat de la France aux Prussiens n'aura été mieux justifié.

Vous savez mieux que personne combien je suis l'ennemi des droits de navigation, personne plus que moi ayant travaillé à les faire supprimer; nous y avons travaillé ensemble comme nous travaillerons ensemble avec nos amis MM. Pergeline et Vignon à la construction du canal latéral.

Donc, je reste ce que j'ai toujours été: l'ennemi des droits en principe. Un emprunt serait meilleure chose que les droits, mais si pourtant on ne se décidait pas pour l'emprunt et qu'il ne reste que ce seul moyen de mettre des droits, par exception, sur ce canal, pour en provoquer la construction, je les admets, les droits, comme j'admets le poison pour guérir un malade, par absolue nécessité.

Et puis! Et puis! Mon cher Monsieur, les choses ont bien heureusement changé depuis l'époque où je signalais la navigation intérieure du Centre, notamment comme mourante.

J'ai été appelé à constater dans la suite de mon travail, après l' « Idée de la Loire navigable », dans la partie qui reste à imprimer et qui le sera bientôt, que:

Depuis 25 ans:

Le nombre des bateaux a doublé.
La vitesse — a doublé.
Le tonnage — a doublé.

J'avais relevé, en 1878, tous les tonnages effectués par les canaux, rivières et chemins de fer, mais depuis, tout a bien visiblement changé, surtout depuis que les travaux sont en quelque sorte achevés sur le beau canal latéral qui unit celui de Briare à celui du Centre, depuis que MM. de Freycinet, Mazoyer, notre ingénieur en chef, ont atteint leur objectif en mettant en communication par la grande ligne de la Seine à la Saône Paris avec Lyon et les canaux du Nord et de l'Est, aux mêmes dimensions et

même mouillage, 2m 20 d'eau pour 1m 80 d'enfoncement, en attendant que le canal de Roanne à Givors et *plus tard* le canal latéral de Lyon à Marseille deviennent un complément pour cette partie du Sud-Est, car on peut dire:

Que le canal de Roanne à Givors fait;

Que le canal latéral de Briare à Orléans et Nantes construit;

Que le canal de Lyon à Marseille décidé et construit, un nombre incalculable de marchandises descendront du bassin de la Loire à l'Océan ou à la Méditerranée à volonté, et que cette partie de la France sera heureusement transformée.

Les effets du progrès, lorsqu'ils se dirigent du bon côté, sont inappréciables.

Le dernier paragraphe de votre estimée me disant que vous alliez présenter et soutenir la question de la *Loire et du Canal* à la première réunion de votre Chambre de Commerce; que, d'autre part, vous alliez envoyer mon travail à la Chambre de Commerce de Lyon qui s'occupe actuellement du canal de Givors à Roanne, m'a été bien agréable. Espérons qu'avec de l'union et de la persévérance, les bonnes causes triompheront, et le plus tôt possible sera le meilleur.

Je marche en tout bien d'accord avec M. Pergeline et je corresponds de temps à autre avec un de nos grands capitaines, M. Gallouëdec, professeur de géographie au Lycée d'Orléans, tout dévoué à notre notre cause et qui contribue fortement à la victoire.

Je termine, cher Monsieur, en vous priant d'agréer l'assurance, etc...

Signé: Auguste MAHAUT.

AMM. PROV. DI TORINO
№ 15929
BIBLIOTECA
116248

14943 — BOURGES, IMP. M. H. SIRE